



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

# Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Uudenmaan ELYn alueella

29/2010

Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja  
ympäristökeskuksen julkaisuja



# **Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Uudenmaan ELYn alueella**

**Esiselvitys**

**Marja Rosenberg**

**Annastiina Perälä**

**29/2010**

**Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskuksen julkaisuja**

ISBN 978-952-257-193-9 (PDF)

ISSN-L 1798-8101

ISSN 1798-8071 (verkkojulkaisu)

Julkaisu on saatavana myös verkkojulkaisuna:  
<http://www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut>

# Sisällys

1 Esipuhe .....	4
2 Johdanto .....	5
3 Tavoitteet .....	6
4 Liityntä muihin suunnitelmiin .....	7
4.1 Suunnitelmatasot .....	7
4.2 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat .....	8
4.3 Muut toimivaltaiset viranomaiset .....	11
5 Palvelutasomäärittelyn sisältö .....	16
5.1 Palvelutasomäärittelyn tarve .....	16
5.2 Tarvittavat lähtötiedot .....	16
5.3 Palvelutasoluokat ja palvelutasotekijät .....	18
5.4 Rajapinnat muiden toimivaltaisten viranomaisten palvelutasomäärittelyjen kanssa.....	20
5.4.1 Kaukoliikenne.....	20
5.4.2 Seutuliikenne ja HSL.....	21
5.5 Alueelliset kokonaisuudet ja sopimusten voimassaoloajat .....	23
6 Palvelutason määrittelytyö .....	25
6.1 Määrittelyprosessi .....	25
6.2 Vuorovaikutus asukkaiden ja elinkeinoelämän kanssa .....	26
6.3 Yhteistoimintamallit.....	26
6.4 Päätöksenteko ja toteuttamisedellytykset.....	30
6.5 Palvelutasotavoitteiden toteutumisen seuranta .....	31
6.6 Organisointi.....	31
6.6.1 Projektiorganisaatio.....	31
6.6.2 Resurssit.....	32
7 Suositukset jatkotoimenpiteiksi .....	33
Kuvailulehti	
Presentationsblad	

# 1 Esipuhe

Joukkoliikennelainsäädäntö uudistui vuoden 2009 lopulla, jolloin uuteen lakiin kirjattiin toimivaltaisina viranomaisina kaupunkien ja kolmen kaupunkiseudun lisäksi ELY-keskukset. Toimivaltaisten viranomaisten tehtävänä on määritellä toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutaso vuoden 2011 aikana.

Uudenmaan ELY-keskuksen alue on monitahoinen pitäen sisällään 5 muuta toimivaltaista viranomaista (HSL, Hyvinkään ja Riihimäen kaupungit, Hämeenlinnan ja Lahden kaupunkiseudut). Palvelutasomäärittelyn kokonaisuuden hahmottamiseksi sekä yhteistoininnan käynnistämiseksi Uudenmaan ELY-keskus näki tarpeelliseksi käynnistää palvelutason määrittelyn esiselvityksellä.

Esiselvityksen pohjalta ELY-keskus voi ryhtyä laatimaan aikataulutetun prosessin mukaisesti palvelutasotavoitteita yhdessä kuntien, maakuntaliittojen ja muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

Työ on tehty Uudenmaan ELY-keskuksen ja Liikenneviraston yhteistyönä hyödyntäen Liikenneviraston ohjeita palvelutason määrittelylle. Työn ohjausryhmän puheenjohtajana on toiminut Juhani Hallenberg. Ohjausryhmän työskentelyyn ovat osallistuneet:

Seppo Nikkanen	ELY-keskus
Laura Langer	ELY-Keskus
Satu Hyvärinen	ELY-keskus
Pekka Rintamäki	Liikennevirasto
Maija Stenvall	Uudenmaan liitto
Erkki Vähätörmä	Itä-Uudenmaan liitto
Outi Janhunen	HSL
Lauri Rätty	HSL
Maarit Kaartokallio	Hämeenlinna
Timo Ahokanto	Lahti
Anna-Maija Jämsen	Riihimäki
Jaakko Röpetti	Riihimäki
Kimmo Kiuru	Hyvinkää
Ari Heinilä	LAL

Konsulttityön on tehnyt KPMG, jossa työhön ovat osallistuneet Marja Rosenberg ja An-nastiina Perälä, havainnekuvat on tehnyt Cecilia Mickos.



### 3 Tavoitteet

Esiselvityksen tavoitteena on laatia kuvaus siitä, miten Uudenmaan ELY-keskus määrittelee palvelutason alueellaan ottaen huomioon muiden alueella toimivien toimivaltaisten viranomaisten palvelutasomäärittelytyöt. Tavoitteena on määritellä liikennekokonaisuu-  
det, joille palvelutasotavoitteet tehdään. Lisäksi tavoitteena on hahmottaa viranomaisyhteistyön toimintamallit sekä tavat, joilla eri väestöryhmien tarpeet voidaan ottaa huomioon palvelutasomäärittelyssä.

Palvelutasomäärittelyn tuloksia hyödynnetään markkinaehtoisen liikenteen reittiliikennelupien käsittelyssä sekä ELY-keskuksen päättäessä liikenteen järjestämistavoista siirtymäajan sopimusten voimassaolon jälkeen.

Joukkoliikenteen palvelutason määrittelyllä on kolme tehtävää:

1. Ilmaista yhteinen tahtotila joukkoliikenteen palvelutasotavoitteista käyttäjätarpeiden ja liikennepoliittisten tavoitteiden lähtökohdista.
2. Yhteistyömuotojen kehittäminen eri osapuolten kesken ja yhteistoiminnan vakiinnuttaminen.
3. Osapuolten sitouttaminen palvelutason toteuttamiseen.
4. Palvelutasomäärittelyn toteuttamisesta aiheutuvien kustannusten arvioiminen sekä lisäkustannusten arvioiminen, mikäli palvelutasoa halutaan parantaa.

Palvelutasomäärittelyn tavoitteita ovat:

- Alueen asukkaiden ja elinkeinoelämän odotukset joukkoliikenteen palveluille
- Joukkoliikenteen kysyntäpotentiaalin huomioiminen
- Ilmaston muutoksen hillintään, liikennepoliittikkaan tai alueiden käyttöön liittyvien valtakunnallisiin ja seudullisiin tavoitteisiin vastaaminen
- Millä alueilla voidaan tavoitella henkilöautoliikenteen kanssa kilpailukykyistä tai houkuttelevaa palvelutasoa?
- Millä alueilla ei ole joukkoliikenteen kysyntää riittävästi?
- Joukkoliikenteen tukeen käytettävissä olevien valtion ja kunnan määrärahojen tehokas kohdentaminen ja markkinaehtoisen liikenteen edellytysten turvaaminen
- Sitouttaa osapuolet toteuttamaan määritellyt palvelutasotavoitteet
- Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten määrärahojen käytön tehostaminen ja kohdentaminen joukkoliikenteen käyttöä edistäviin palveluihin



## 4 Liityntä muihin suunnitelmiin

### 4.1 Suunnitelmatasot

Joukkoliikenteen palvelutasolle luodaan perusta maankäytön suunnittelussa ja kaavoituksessa tehtävillä ratkaisulla. Valtakunnallisissa alueidenkäytön tavoitteissa painotetaan yhdyskuntarakenteen eheyttämistä, joukkoliikennettä, pyöräilyä ja kävelyä ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmasta. Nämä tavoitteet velvoittavat valtion viranomaisten toimintaa mm. kaavoituksessa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ja heijastuvat siten myös joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn.

Taulukossa 1 on esitetty eri suunnitelmatasoilla suunnitelmat, jotka liittyvät joukkoliikenteen palvelutason määrittelytyöhön. Valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittely on otettava huomioon useamman palvelualueen rajan ylittävässä liikenteessä. Joukkoliikenteen palvelutason määrittely tulee kytkeä laajempaan maankäytön, liikenteen ja palvelujen kehittämiseen. Maakuntaliitot ja HSL ovat vastuussa liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadinnasta. Seudullisen joukkoliikenteen palvelutaso määritellään yhdessä kaupunkiseudun toimivaltaisen viranomaisen kanssa. Peruspalvelutason määrittelyssä huomioidaan kuntien lakisääteiset kuljetukset ja pyritään hyödyntämään avointa joukkoliikennettä niiden järjestämisessä.

*Taulukko 1. Palvelutasomäärittelyn liityntä muihin suunnitelmiin (Lähde: Liikennevirasto)*

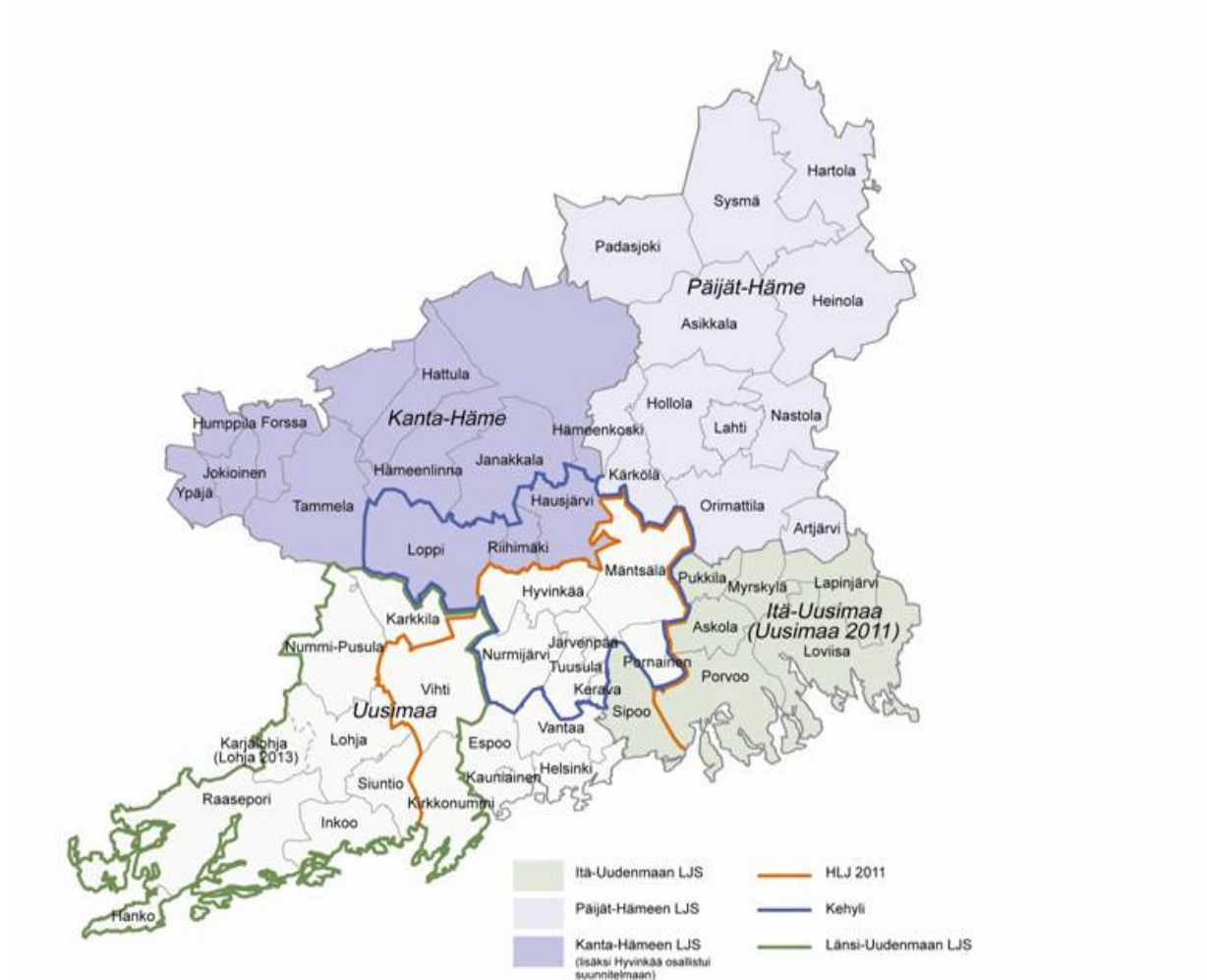
Suunnitelma	Vastuutaho
Valtakunnalliset joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet	Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto
Liikennejärjestelmä-suunnittelu	Maakuntaliitto, ELY-keskus, Helsingin seudulla HSL
Joukkoliikenteen linjasto-, palvelutaso- ja kehittämissuunnitelmat	Kaupungit, kunnat ja kuntayhtymät, maakuntaliitot
Julken ja yksityisten palvelujen kehittämissuunnitelmat -Koulujen sijainti -Terveyspalvelujen sijainti -Kaupallisten palvelujen sijoittuminen	Kunnat, kuntayhtymät, - Opetustoimi - Sosiaali- ja terveystoimi - Maankäyttö ja kaavoitus - Elinkeino- ja kehitystoimi

## 4.2 Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne- vastuualueeseen kuuluvien alueiden liikennejärjestelmäsuunnitelmista on poimittu joukkoliikenteeseen ja siihen läheisesti liittyviä tavoitteita. Tavoitteet on lueteltu alla olevaan taulukkoon ja merkattu rastilla aluekohtaisiin sarakkeisiin.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on tehty 7 liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, joista uusin on -lausuntovaiheessa oleva HLJ2011 suunnitelma. Vanhin liikennejärjestelmä suunnitelma on tehty KEHYLIn alueelle vuonna 2002, jota on aiesopimuksella jatkettu vuoteen 2011.

Kuva 2. Liikennejärjestelmäsuunnitelmien aluerajaukset. (Lähde: Uudenmaan ELY-keskus)



Taulukko 2 Tavoitteet liikennejärjestelmäsuunnitelmista

Tavoite	Itä-Uusimaa	Päijät-Häme	Kanta-Häme	Länsi-Uusimaa	Itä-Uusimaa ja Uusimaa ULSA	HLJ 2011 (valmisteilla)	Keski-Uusimaa ja Hyvinkää-Riihimäen seutu KEHYLI
Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden lisääminen			X (Hämeenlinnan kaupunki)	X (Työ- ja opiskelumatkat)	x	X	(Joukkoliikenteen käytön edistäminen tarjoamalla alennettuja lippuotteita)
Palvelutason parantaminen, yleisesti			X			X	
* Kilpailutaso	X (alueet, joissa on kysyntää riittävästi)			Työmatkavirrat kysynnän mukaan			
* Yleistaso				X			
* Perustaso	X (muut alueet)	X		X	X		
Maaseudun liikenteen kehittäminen, esim. kutsujoukkoliikenne		X	X		Matkojen yhdistely ja kutsujoukkoliikenne		
Raideliikenteen lisääminen		X	X	X	X	X	X
Yhteiskäyttöiset lippujärjestelmät	(X)	X	X	X	X	X	X
Joukkoliikenne-etuudet ja sujuvoittaminen	(X)	X	X	X	X	X	
Liityntäpysäköinnin kehittäminen		X	X	X	X	X	X
Kuljetusten koordinointi			X (maaseudun liikenne)				
Yhteistyön kehittäminen		X					X (alueellisen yhteistyön vakiinnuttaminen)
Rahoituksen turvaaminen	(X) (Rahoitusosuuden kasvattaminen)	x	X			X	

Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa määritellään myös joukkoliikenteen kehittämistavoitteet yleisellä tasolla.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteita ei varsinaisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmissa käsitellä, joka näkyy myös tavoitetaulukossa selkeästi. Palvelutason parantamistavoite korostuu HLJ-alueella, jossa yhdyskuntarakenne, väestöpohja sekä raideliikenteeseen vahvasti tukeutuva liikennejärjestelmä tarjoavat kilpailutasoiselle joukkoliikenteelle muita alueita paremmat mahdollisuudet. Palvelutasokriteereistä peruspalvelutaso on luonnollisesti yleisin tavoiteltava taso. Kilpailutasoista joukkoliikennettä tavoitellaan yksittäisten matkavirtojen osalta, joista työmatkavirrat erityisesti Länsi-Uudellamaalla nostetaan esiin. Kysyntä ohjaa kilpailutason tavoittelua.

Yhtenäiset ylätasoon tavoitteet liikennejärjestelmäsuunnitelmissa helpottavat palvelutason määrittelyn toimintakenttää eri toimivaltaisten viranomaisten ylittävässä liikenteessä.

Yhteiskäyttöisten lippujärjestelmien kehittäminen on otettu esille jokaisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Kehitystavoite on edistysaskel palvelutasokriteereitä määriteltäessä etenkin toimivaltarajojen ylittävässä liikenteessä, mutta erityisesti yhteysväleillä, joita palvelee sekä bussi- että junaliikenne.

Joukkoliikenteen etuudet ja sujuvoittaminen sekä liityntäpysäköinnin kehittäminen nähdään myös joukkoliikenteessä prioriteettina. Tähän liittyy vahvasti joukkoliikenteen kulkutapaosuuden lisääminen. Yllä mainittujen tavoitteiden korostuminen lähes jokaisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaan nähdä tärkeänä yhdenmukaistavana tekijänä palvelutasotavoitteiden määrittelytyössä eri toimivaltaisten viranomaisten alueilla.

Sen sijaan yhteistyön kehittämistä ei ole huomioitu tavoitetasolla siinä mittakaavassa, jollainen sen tulisi olla palvelutasotavoitteiden määrittelytyössä yli toimivaltaisten viranomaisten.

Alla on listattu esimerkinomaisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmista poimittuja tavoitteita, jotka ohjaavat ELY-keskuksen palvelutasotavoitteen määrittelyprosessia.

Taulukko 3. Esimerkkejä liikennejärjestelmäsuunnitelmien tavoitteista.

Tavoite	Tavoite esitetty liikennejärjestelmäsuunnitelmissa
Maaseudun liikenteen kehittäminen	Maaseudun liikkumistarpeita turvaamaan tarvitaan uusia keinoja; kutsujoukkoliikenteen kehittämistä ja matkojenyhdistelytoimintaa.
Junaliikenteen lisääminen	Taajamajunaliikenteen kehittäminen pääradalla Lähijunien vuorotarjonnan lisääminen asemakohtaisesti Tuetaan raideliikenteen käyttöä edistäviä toimenpiteitä tehostamalla sekä raideliikennettä että siihen tukeutuvaa liityntäliikennettä raideliikenteeseen tukeutuvilla alueilla sekä parannetaan lähialueiden maankäytön kasvumahdollisuuksia.
Liityntäpysäköinnin kehittäminen	Asemien, pikavuoropysäkkien, pyörien ja linja-autoliikenteen laatukäytävien liityntäpysäköinnin kehittäminen sekä siihen liittyvän informaatiojärjestelmän kehittäminen matkakeskuksissa, rautatie- ja linja-autoasemilla Liityntäpysäköinnin viitoituksen yleissuunnitelma Olemassa olevien liityntäpysäköintialueiden auto- ja pyöräpaikkojen lisääminen
Runkoreittien vahvistaminen	Liityntäyhteyksien järjestäminen runkoreittien linjoille

HLJ 2011:n kehittämislinjauksia, jotka vaikuttavat ELY-alueen palvelutasomääritykseen:

- Linjastorakennetta ja palvelutarjontaa kehittämällä parannetaan joukkoliikenteen taloudellista tehokkuutta ja kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen.
- Joukkoliikennejärjestelmän perustana on kattava raideliikenteen ja bussiliikenteen runkoverkko, jota täydennetään sujuvilla ja turvallisilla bussien, henkilöautojen, kävelyn ja pyöräilyn liityntäyhteyksillä. Näin varmistetaan matkaketjujen toimivuus.
- Turvataan pitkäjänteisesti joukkoliikenteen rahoitus houkuttelevan palvelutason tarjoamiseksi.
- Raideliikenteen kehittämisessä priorisoidaan toimenpiteitä, jotka parantavat raideverkon kapasiteettia ja raideliikenteen toimintavarmuutta ja täsmällisyyttä. Tie- ja katuverkon ensisijaisina toimenpiteinä edistetään bussiliikenteen runkoyhteyksien sujuvoittamista ja nopeuttamista sekä liityntäyhteyksien parantamista.
- Liityntäpysäköinnillä vähennetään ruuhkia ja kevennetään tie- ja katuverkon kuormitusta.

## Liikennejärjestelmäsuunnitelmien kehittäminen Uudellamaalla

Uudenmaan liitossa tehtäviä liikennejärjestelmäsuunnitelmia ollaan uudistamassa vastaamaan paremmin uuden maakuntakaavan liikenteelle asettamia tavoitteita. Vuonna 2011 yhdistyvien Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnat kattava maakuntakaavaluonnos on valmis keväällä 2011. Maakuntaehdotus viedään hyväksyttäväksi maakuntavaltuustoon vuoden 2012 lopulla ja se tulee sisältämään peruslinjaukset myös maakuntakaavaratkaisun edellyttämistä liikennejärjestelmän kehittämistarpeista.

Länsi- Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ovat tällä hetkellä mukana Kirkkonummi, Vihti, Siuntio, Inkoo Lohja, Karkkila, Raasepori, Hanko, Karjalohja (osa Lohjaa v. 2013). Suunnitelmaa koskeva aiesopimus on laadittu vuosille 2009-2012. Vihti ja

Kirkkonummi kuuluvat lisäksi valmisteilla olevaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (HLJ).

Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ovat mukana Lapinjärvi, Loviisa, Myrskylä, Pukkila, Askola, Porvoo ja Sipoo. Kunnista Sipoo kuuluu myös HLJ suunnitelmaan. Aiesopimus Itä-Uudellemaalle on vuosille 2009–2012.

Uudenmaan liiton tavoitteena on yhdenmukaistaa liikennejärjestelmäsuunnitelmat paitsi käsittelytavaltaan myös niin, että niiden 1. aiesopimuskausi kattaisi aina saman kauden kuin liitossa valtuustokausittain laadittava maakuntaohjelma. Maakuntaohjelmaa edistetään vuosittain laadittavalla toteuttamissuunnitelmalla, jossa myös liikennejärjestelmäsuunnitelmien kiireisimmät kehittämistarpeet osoitetaan.

Liikennejärjestelmien laadinnassa on tavoitteena syventää yhteistyötä seudun joukkoliikenneryhmien kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitetään joukkoliikenteen infraan, rahoituksen ja muuhun kehittämisen liittyvät tarpeet ja joukkoliikennesuunnitelma konkretisoi asiaa linjastoiksi ja liikennekokonaisuuksiksi. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa kytketään aiempaa paremmin myös kuntien maankäytön suunnitteluun ja seudulliseen nk. MAL (maankäyttö, asuminen, liikenne) -työhön.

Suunnitelmien mukaan Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman ja aiesopimuksen ajantasaisuus tarkistetaan vuonna 2012 ja molempien aiesopimuskautta jatketaan vuosille 2013–2014. Uusien suunnitelmien laadinta käynnistetään vuonna 2014, jotta liikennejärjestelmän kehittämistarpeet ovat vietävissä seuraavalle maakuntaohjelmakaudelle 2015–2018, joka olisi myös liikennejärjestelmän 1. aiesopimuskausi. Ennen uuden liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaa on tarpeen laatia yhteinen seuranta joukkoliikennesuunnitelman seurannan kanssa vuonna 2013–2014.

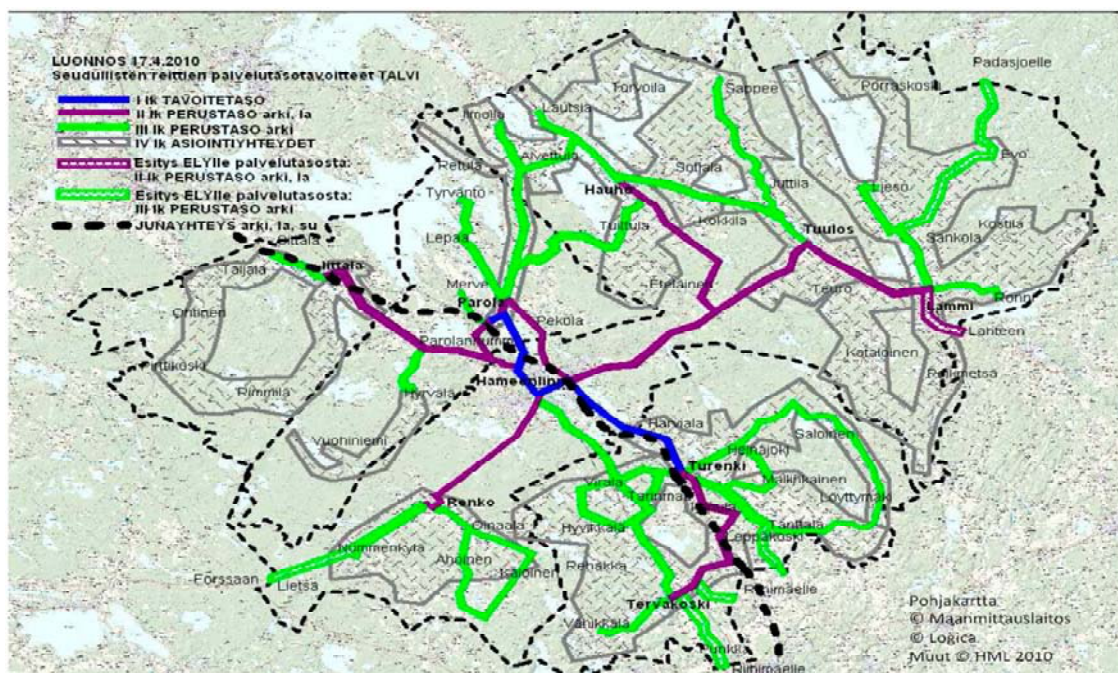
Muut Uudenmaan kunnat ovat mukana HSL:n valmistelemassa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, josta on tavoitteena päättää vuoden 2011 alussa.

### **4.3 Muut toimivaltaiset viranomaiset**

Joukkoliikennelain velvoitteiden mukaisesti alueen muut toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät oman alueensa palvelutason vuoden 2011 aikana. HSL:llä palvelutason määrittely kuuluu kiinteänä osana organisaation jatkuvaan suunnittelu- ja liikenteen järjestämistyöhön.

*Hämeenlinnan seudulla* määrittelytyöprosessi on edennyt päätöksenteko vaiheeseen luonnoksesta saatujen lausuntojen ja asukaskuulemisen jälkeen. Palvelutasoluonnoksessa palvelutaso on määritelty vuosille 2011–2013 erikseen seutu- ja kaupunkiliikenteelle sekä talvi- että kesäkaudelle. Kuvassa 3 on esitetty seutuliiikenteen palvelutasotavoitteet kartalla.

Kuva 3 Luonnos Hämeenlinnan seudun seudullisen liikenteen palvelutasotavoitteista vuosille 2011-2013 talviliikenteelle. (Lähde: Hämeenlinnan seutu)



*Lahden seudulla on käynnissä seudullinen joukkoliikennesuunnitelma, jossa tarkennetaan KETJU-projektin palvelutasotavoitteita. Suunnitelma valmistuu keväällä 2011 ja on käytettävissä, kun ELY-keskuksen palvelutasotyötä laaditaan. Hämeenlinnan ja Lahden seutujen palvelutasomäärittelyissä kirjataan myös niiden näkemykset alueen ulkopuolisen liikenteen tavoitteista, jotka ovat pohjana ELY-keskuksen määrittelytyössä.*

*Hyvinkäällä* on käynnissä sopimusneuvottelut paikallisliikenteen hankkimisesta PSA:n käyttöoikeussopimuksena suorahankintana Hyvinkään Liikenne Oy:ltä. Käyttöoikeussopimus on tarkoitus ottaa käyttöön 1.1.2011. SopimUSAjaksi on kaavailtu 10 vuotta. Em. sopimukseen liittyen tarkennetaan paikallisliikenteen palvelutasotavoitteet Liikennejärjestelmäsuunnitelman teknisen raportin pohjalta.

Hyvinkään – Riihimäen talousalueella (Hausjärvi, Hyvinkää, Loppi, Riihimäki) on käynnissä kuntalogistiikkaselvitys, jonka yhtenä osana on palvelutasotavoitteiden laatiminen ko. alueelle yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa.



Taulukko 4. Hyvinkään joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet. (Lähde: Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelma, joukkoliikenne)

PALVELUTASOLUOKAT		HOUKUTTELEVA TASO 1	AUTOTTOMIEN ARKIYHTEYDET 2	VÄHIMMÄIS- MATKUSTUSTARPEET 3	MINIMITASO 4
Tavoite		Tavoitteena tarjota käyttökelpoinen ja harkitsemisen arvoinen matkustusvaihtoehto useimmille matkoille ja saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen.	Tavoitteena tarjota liikkumisvaihtoehto autottomille kansalaisille arkipäivien työssäkäyntiä, opiskelua ja asiointia palvelevat yhteydet.	Kaupunkiseudun pakkokäyttäjien vähimmäis-matkustustarpeiden tyydyttämiseen.	Lakisääteiset kuljetukset
Liikennöintiaika	Arkipäivä	6–23	6–21	7–17	
	Lauantai	9–23	9–18	tarpeen mukaan	
	Sunnuntai	12-23	12-18	tarpeen mukaan	
Vuoroväli	Arkipäivä	15–20 min ruuhka, 30 min pääasiassa (30 min ruuhkassakin johtuen nykyisestä linjasto- ja aikataulurakenteesta)	60 min, 30 min ruuhka	3–5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointi-tarpeiden mukaisesti	
	Lauantai	30 min (klo 9-13), 60 min muuten	60 min	tarpeen mukaan	
	Sunnuntai	60 min	60–120 min	tarpeen mukaan	
Kävelyetäisyys pysäkillä		alle 300 metriä	alle 400 metriä taajama-alueella		
Lippujärjestelmä	Integroitu lippujärjestelmä				
Täsmällisyys	järjestetyt vaihdot odottavat				
Informaatio ja markkinointi	Yhtenäinen aikataulutietokanta ja erilaiset jakelukanavat				
Kalusto	Matalalattia paikallisliikenteessä, ikä alle 7 vuotta				
Linjasto	Pysyvyys ja selkeys, aikataulut tasaminuutein/tunnein				

Riihimäen kaupunki on tehnyt käyttöoikeussopimuksen kaupunkiliikenteessä 16.8.2010 ja 15.8.2014 väliselle ajalle. Sopimuksessa on määriteltä kaupunkiliikenteen palvelutaso kuvan 4 mukaisesti.

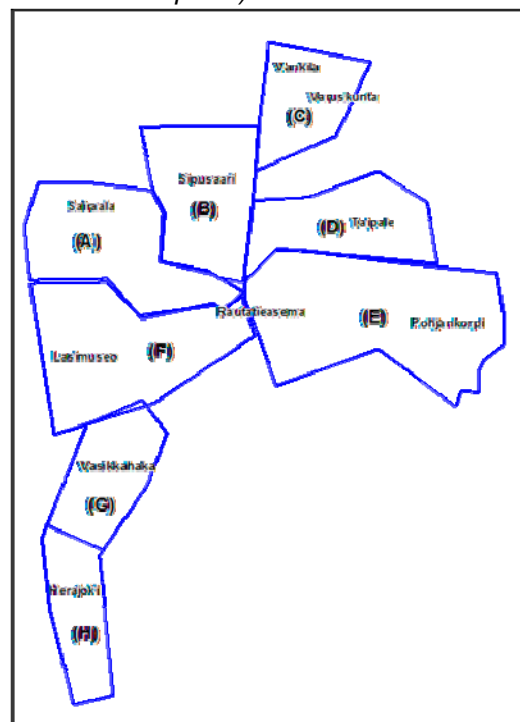
Kuva 4. Riihimäen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet. (Lähde: Riihimäen kaupunki)

Talvikaudella

		Alueet A, B, C	Alueet F, E	Alue G	Alue D	Alue H
Liikennöinti- aika	M-P	6-21	6-19	6-17	10-17	6-16 ja 22
	L	9-17	9-17	9-16	10-16	-
	S	11-17	11-17	11-16	12-16	-
Vuoroväli	M-P	30 min, ruuhka- aikoina 30 min	30 min	Vähintään 3 – 5 minuuttia ajosuunnan koulut- ja asiointimatka- tarpeiden mukaisesti	Vähintään 3 – 5 minuuttia asiointimatka- tarpeiden mukaisesti	Alueelle suuntautuvia työnmatkoja palveleva tarjonta
	L	30 min	30 min	120	120	-
	S	30 min	30 min	120	120	-

Kesäkaudella

		Alueet A, B, C, E	Alue F	Alue D*	Alueet G*, H*
Liikennöinti- aika	M-P	6-19	6-19	9-17	6-16
	L	9-17	10-16	-	-
	S	11-17	12-16	-	-
Vuoroväli	M-P	30 min	30 min	Vähintään 3 – 5 minuuttia asiointimatka- tarpeiden mukaisesti	Asiointia ja alueelle suuntautuvia työnmatkoja palveleva tarjonta
	L	120 min	120	-	-
	S	120 min	120	-	-



HSL:llä joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet on määritelty sekä strategisella tasolla että linjasto- ja liikennöintisuunnittelussa käytettävissä suunnitteluohjeissa. HSL:n poikkeaa muista alueista myös siinä, että toimivaltaisen viranomaisen järjestämiin joukkoliikenne-palveluihin sisältyy myös raideliikenne (juna, metro ja raitiotie) ja sen palvelutason määrittely.

HSL:n joukkoliikenteen suunnitteluohjeen tarkistustyö on käynnissä ja valmistuu vuoden 2010 aikana. Erityisesti reuna-alueiden suunnitteluohjeita voidaan hyödyntää ELY-keskuksen palvelutasomäärittelytyössä. HSL:n palvelutason määrittelyä ohjaa joukkoliikenteen strategia sekä Tavoitelinjastosuunnitelma 2030, jonka linjastorakenne perustuu tiheästi liikennöitävään runkoliikenteeseen. Suunnitteluohjeissa määritellään yhteysvälien toimivuus vaihtojen ja linjaston yhdistävyyden avulla. Näitä voidaan käyttää lähtötietona, kun määritellään HSL-alueen ulkopuolelta tulevan U-liikenteen palvelutasoa ja kehyskuntien poikkitaiteyksiä HSL-alueen sisällä.

HSL:n Tavoitelinjastosuunnitelmassa on yleispiirteiset tavoitteet seuraaville tekijöille:

### Kävelyetäisyys

Asuntoalueiden, työpaikkojen ja palvelujen sijoittelussa tavoitteellinen enimmäiskävelyetäisyys runkoverkon tai sen liityntälinjan pysäkillä on 400 m. Raideliikenteen asemille hyväksytään pidemmät kävelyt kuin bussiliikenteessä.

### Vuorovälit

Runkoyhteyksillä tavoitteellinen vuoroväli on ruuhka-aikana 5 minuuttia ja päivä- ja iltaliikenteessä 10 minuuttia.

### Liikennöinti-aika

Joukkoliikenteen palvelut tarjotaan runkoliikenteessä varhaisaamusta myöhäisyöhön silloin, kun matkustustarve sitä edellyttää.



## **Matka-ajat**

Joukkoliikennepalveluiden kattavuuttakin tärkeämpi kulkutapajakaumaan ja kulkutavan valintaan vaikuttava tekijä on matka-aika verrattuna henkilöautoliikenteen matka-aikoihin. Tavoitteeksi asetetaan: joukkoliikenteen matka-aika henkilöautoliikenteen matka-aikaan verrattuna ruuhka-aikana

- yhtä nopea tai nopeampi Helsingin keskustaan päättyville ja sieltä alkaville matkoille
- enintään 30 % pidempi läheisten keskusten välisillä yhteyksillä tai suuren kysynnän yhteysväleillä

## **Matkaketjujen toimivuus**

Matkustajan näkökulmasta tärkeimmät tavoitelinjaston palvelutasotekijät ovat joukkoliikennepalvelujen saavutettavuuden (vuorovälit, liikennöintiaika ja kävelyetäisyys) lisäksi matkaketjujen toimivuus eli vaihtojen onnistuminen, mukavuus ja turvallisuus sekä palvelujen luotettavuus (liikennöinnin täsmällisyys, reaaliaikaisen informaation saatavuus, oikeellisuus ja helppokäyttöisyys).

Matkaketjujen toimivuuteen voidaan vaikuttaa runkoverkon tiheällä liikennöinnillä ja vaihtojen järjestämisellä hyvin toimiviin ja korkealaatuisiin runkoverkon solmupisteisiin. Solmupisteet luokitellaan kolmeen laatuluokkaan.

*Liikenne- ja viestintäministeriö* on joukkoliikennelain mukainen taho, joka määrittelee kaukoliikenteen palvelutason. Kaukoliikenteen palvelutasoselvitystyö on käynnissä ja valmistuu keväällä 2011. Sen tulokset ohjaavat ELY-keskuksen toimivalta-alueen läpikulkevan liikenteen roolia palvelutasomäärittelyssä sekä esimerkiksi satamien ja lentoaseman liittyn-täliikennettä alueelta tai alueen ulkopuolelta. Liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee ja rahoittaa myös lähi- ja taajamajunaliikenteen palvelutason HSL hallinnoiman alueen ulko-puolella eli välillä Karjaa-Hanko ja Kerava-Riihimäki/Lahti.

Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasomäärittelyn lähtötietona voidaan hyödyntää myös seuraavia lähteitä:

- Keski-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasoselvitys, Uudenmaan liitto
- Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelu- ja tavoitetasoselvitys, Uudenmaan liitto
- Itä-Uudenmaan ja Pornaisten joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten palvelutasotavoitteet 2004

## 5 Palvelutasomäärittelyn sisältö

### 5.1 Palvelutasomäärittelyn tarve

Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasotavoitteiden määrittelyvelvoite perustuu joukkoliikennelakiin. Palvelutason määrittelyn kohteena on toimivalta-alueella järjestettävä liikenne sekä sen ja muiden toimivaltaisten viranomaisten liikenteen yhteensovittaminen seuraavilla alueilla:

- Kaukoliikenne liikenne- ja viestintäministeriön ja liikenneviraston kanssa juna- ja bus-siliikenteessä
- ELY-keskusten toimivalta-alueiden välisen liikenteen yhteensovittaminen
- Keskustaajamien ulkopuolisen alueen joukkoliikenteen palvelutasot Hyvinkään ja Riihimäen seudulla
- Hämeenlinnan ja Lahden seutujen läpiajava, niille päättyvä liikenne sekä niiden välinen liikenne
- HSL:n ja kehyskuntien (HLJ-alue) työmatkaliikenne (U-liikenne)
- VR:n lähiliikenne Helsingin seudulla HSL:n ja liikenne- ja viestintäministeriön kanssa

Joukkoliikennelain perusteissa todetaan, että palvelutasoa määriteltäessä otetaan kantaa siihen, kuinka hyväksi joukkoliikenteen palvelutaso halutaan. Vaikka laissa on yleinen joukkoliikenteen palvelutasoa koskeva säännös, jokainen toimivaltainen viranomainen päättää itse, millainen palvelutaso on kussakin tapauksessa perusteltu. Merkityksellisiä valintoihin vaikuttavia seikkoja ovat erityisesti kansalaisten tarpeet, käytettävissä olevat varat sekä joukkoliikenteen ympäristöhyödyt ja muut yhteiskunnalliset hyödyt. Kuntien tulisi ottaa palvelutasomäärittelyssä huomioon myös lakisääteiset velvoitteensa järjestää kuljetuspalveluita.

Laki velvoittaa viranomaisia yhteistyöhön palvelutasomäärittelyssä ja tarjoaa siten mahdollisuuden yhteisesti hyväksyttävään joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason määrittelyyn eri toimijoiden ja viranomaisten kesken. Lähtökohtana palvelutason määrittelylle ovat:

- Joukkoliikenteen nykyinen tarjonta ja kysyntä
- Maankäytön kehittämissuunnitelmat
- Väestöennusteet
- Kuntien palveluverkon kehittämissuunnitelmat
- Lakisääteisten henkilökuljetusten määrä ja kustannukset
- Joukkoliikenteen rahoitusresurssit

### 5.2 Tarvittavat lähtötiedot

Palvelutason määrittelyssä voidaan hyödyntää alueen liikennejärjestelmä- sekä joukkoliikennesuunnitelmia, työssäkäyntitilastoja ja liikkumisvyöhykeanalyyssejä sekä HLJ-työn yhteydessä tehdyn liikennetutkimuksen tuloksia. Paikkatietoaineisto (YKR) antaa hyvää pohjatietoa nykyisestä käyttäjäpotentiaalista alueittain. Näiden lisäksi maankäytön kehittämissuunnitelmat tuovat pidemmän tähtäimen perspektiiviä siitä missä tulevaisuudessa on joukkoliikenteen kysyntäpotentiaalia. Nämä aineistot ovat saatavilla kunnilta, maakuntaliitoilta, HSL:ltä ja ELY-keskuksen Y-vastuualueen Elinympäristö-yksiköstä. Lisäksi SYKE on kehittänyt menetelmän, jolla voidaan esittää kartalla väestö- ja työpaikkatietojen sijoittuminen liikkumisvyöhykkeille joukkoliikenteen palvelutason mukaan. Näitä tulosteita voidaan hyödyntää palvelutasomäärittelyssä lähtötietoina. Jatkossa selvitetään voidaanko ELY-keskuksen palvelutason toteuttamista seurata hyödyntämällä liikkumisvyöhykkeiden päivitystä kytkettynä maankäytön suunnitteluun.

Joukkoliikenteen nykyinen tarjonta on saatavissa bussiliikenteen osalta VALLU- rekisteristä kunnittain. Junaliikenne saadaan VR:n aikatauluista. VALLU-rekisteristä saa ELY-keskuksen ostoliikenteen tiedot, kuntien ostoliikenteen tiedot saadaan kunnista.

Joukkoliikenteen kysyntätiedot eli matkustajamäärät on tilastoitu ELY-keskuksessa vain tuetuilla lipuilla tehtyjen matkojen sekä ostoliikenteen matkojen osalta. Tarkat tiedot ovat liikenteenharjoittajilla, mutta niitä ei ole saatu suunnittelun käyttöön liikesalaisuuksiin vedoten. Siirtymäajan sopimukseen on kirjattu velvoite matkustajamäärätiedon luovuttamisesta, joka koskee keskikuormaa, maksimikuormaa ja nousijoiden määrää sekä kertalippujen, tuettujen lippujen ja muiden lippujen korkeintaan 15 viikolta/vuosi. VALLU-rekisteristä on saatavissa sopimuskohtaiset matkustajamäärätiedot, jotka perustuvat 3 kertaa vuodessa tehtäviin 2 viikon pituisiin laskentatietoihin.

Kuntien lähtötiedoista tärkeimpiä ovat suunnitelmat liikkumistarvetta aiheuttavien palvelujen muutoksista, esimerkkinä kouluverkko tai kuntien välinen yhteistyö terveyspalveluiden järjestämisessä. Myös ajankohtaiset kaavoitushankkeet, liikenteen infran suunnitelmat liittyen pysäkkeihin, terminaaleihin, liityntäpysäköintiin ym. on syytä käydä läpi määrittelytyön aikana.

Joukkoliikenteen rahoitusresurssit ovat palvelutasoa rajaava tekijä. Joukkoliikenteen tuki muodostuu valtion ja kunnan rahoitusosuudesta, joka Uudenmaan ELY-keskuksen alueella jakautui HSL-alueita lukuun ottamatta vuonna 2009 valtio 44 % ja kunnat 56 %. Vuonna 2010 valtion osuus on pienentynyt ja kuntien vastaavasti kasvanut. HSL-liikenne sai vuonna 2009 valtion tukea 3,6 miljoonaa euroa ja vuoden 2010 ennakkotieto noin 5 miljoonaa euroa . Valtion toiminta- ja taloussuunnitelmissa on linjattu, että joukkoliikenteen rahoitus säilytetään nykytasolla. Kuntien kannalta palvelutasomäärittelyn yhteydessä tarkasteluun on hyvä liittää lakisääteiset henkilökuljetukset ja niihin käytetyt määrärahat ja ennuste määrärahojen tarpeesta lähivuosina. Avoimen joukkoliikenteen hyödyntäminen mahdollisimman laajalti myös henkilökuljetuspalveluissa säästää kokonaiskustannuksissa ja voi tarjota mahdollisuuden parantaa kokonaispalvelutasoa nykyisellä kustannustasolla. Joukkoliikenteeseen käytetty rahoitus saadaan ELY-keskuksilta ja kunnilta. Kokonaisuuden muodostamiseksi työhön olisi tarpeen saada tiedot myös KELAn korvaamista matkakuluista ja käyttäjämääristä, vaikka niiden kuljetusten suunnittelu rajataan palvelutasomäärittelyn ulkopuolelle.

*Taulukko 5. Lähtötietotarpeet*

<b>Lähtötieto</b>	<b>Lähde</b>
Nykyinen palvelutaso tiesuunnittain tai alueittain (lähtöalue-määräalue)	ELY/VALLU, SYKE
Vuoromäärät/vuoroväli eri liikennöintiaikoina	ELY/VALLU
• Arki, ruuhka-aika ja päivä- sekä iltaliikenne	
• lauantai ja sunnuntai	
• talvi/kesäliikenne	
Liikennöintiajat	ELY/VALLU
• 1. ja viimeinen lähtö arki, lauantai ja sunnuntai	
Palvelujen kattavuus	
• Kävelyetäisyystavoitteen ulkopuolella olevat alueet ja niillä asuva väestö (ikäluokittain)	ELY/PPA2009, SYKE/liikkumisvyöhykkeet
Täydentävä liikenne	
• Palvelu- ja asiointiliikenteen alueet	Kunnat/ELY
• (Kutsujoukkoliikenne)	
Vaihtopaikat ja liityntäpysäköintialueet sekä niiden vuoromäärät	Maakuntaliitot, HSL/ljs
Ajokilometrit arki, lauantai, sunnuntai kesä/talvi alueellisten asukasta tai kustannusta kohti laskettavia tunnuslukuja varten	ELY/liikenteenharjoittajat
Matkustajamäärät	Liikenteenharjoittajat/ELY

Rahoitus	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Joukkoliikenteen tuki</li> <li>Henkilökuljetusten kustannukset</li> <li>KELAn kuljetuskustannukset</li> </ul>	ELY/kunnat Kunnat KELA
Maankäyttö ja liikennejärjestelmä	
<ul style="list-style-type: none"> <li>YKR ja muu paikkatietoaineisto, palveluverkko</li> <li>Työssäkäyntitilastojen analyysit</li> <li>Helsingin seudun liikennetutkimus ja –ennusteet</li> <li>Kuntien maankäytön kehittämissuunnitelmat</li> <li>Kuntien palveluverkko ja suunnitelmat</li> </ul>	HSL, maakuntaliitot HSL/HSY, Ely-keskus HSL Kunnat Kunnat, HSL

### 5.3 Palvelutasoluokat ja palvelutasotekijät

Palvelutasotavoitteista laadituissa ohjeissa ja julkaisuissa käytetään palvelutasomäärittelyn kehikkona taulukossa 6 esitettyjä palvelutasoluokkia. Uudenmaan ELY- keskuksen alueella kilpailutasoista palvelutasoa tavoitellaan HSL-alueella ja KETJU-raportin mukaan myös Lahden ja Hämeenlinnan seudulla. Muilla yhteyksillä kilpailutasoiseen palvelutasoon ei ole riittävästi kysyntää. Käytettäväksi jää 4 muuta palvelutasoluokkaa, joihin eri yhteysvälien tai alueiden liikenne asemoidaan.

Palvelutason määrittelyn yhteydessä selvitetään myös alueet, joilla ei synny kysyntää joukkoliikenteen peruspalveluille ja asukkaiden liikkumistarpeet ovat henkilöautoliikenteen tai kunnan järjestämien lakisääteisten kuljetusten varassa.

Taulukko 6. Palvelutasoluokkien määrittely KETJU-raportin mukaan. (Lähde: LVM)

KILPAILUTASO	HOUKUTTELEVA TASO	AUTOTTOMIEN ARKITYHTEYDET	VÄHIMMÄIS-MATKUSTUS-TARPEET	PERUSPALVELU-TASO	MINIMITASO
Kilpailutaso/ keskiuureet kaupunkiseudut (lvm 54/2007)	Tavoitteetaso/ keskiuureet kaupunkiseudut (lvm 54/2007)	Perustaso/ keskiuureet kaupunkiseudut (lvm 54/2007)	Minimitaso keskiuureet kaupungit (lvm 54/2007)	Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (lvm 7/2005)	
Tavoitteena tarjota joukkoliikenne todellisenä vaihtoehtona henkilöauton käytölle ja siten lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulutapaosuutta.	Tavoitteena tarjota käyttökelpoinen ja harkitsemisen arvoinen matkustusvaihtoehto useimmille matkoille ja saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen.	Tavoitteena tarjota liikkumisvaihtoehto autottomille kansalaisille arkipäivien työssäkäyntiä, opiskelua ja asiointia palvelevat yhteydet.	Kaupunkiseudun pakkokäyttäjien vähimmäis-matkustustarpeiden tyydyttämiseen.	Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välinen peruspalvelu, yhteydet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista keskusta-alueisiin ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin	Järjestetään ainoastaan lakisääteiset kuljetukset.
<b>Esimerkkejä:</b> Suurimpien kaupunkiseutujen suuret kerrastalovaltaiset alueet Seutuliikenteessä suurimpien lähitaajamien ja seudun keskuskaupungin väliset yhteydet	<b>Esimerkkejä:</b> Kaupunkiliikenteessä kerrastalovaltaiset alueet ja suuret pientalovaltaiset alueet Seutuliikenteessä suurehkojen taajamien ja seudun keskuskaupungin väliset yhteydet, joilla paljon matkustuskysyntää	<b>Esimerkkejä:</b> Kaupunkiliikenteessä keskikokoiset pientalovaltaiset alueet Seutuliikenteessä pienehköjen taajamien ja seudun keskuskaupungin väliset yhteydet	<b>Esimerkki:</b> Pienet pientalovaltaiset alueet, joille liikenteen järjestäminen myös muita alueita palvelevalla linjalla mahdotonta / reittipohjaisesta liian suuri matk-aikojen kasvu		

Joukkoliikenteen palvelutason osatekijät muodostuvat tarjotun palvelun määrästä ja laadusta. Lippujen hinta on enemmän kilpailutekijä kulkutavan valinnassa kuin palvelutasotekijä.

Palvelutasotekijöissä toivotaan otettavan kantaa myös lippujärjestelmien kehittämistavoitteisiin, esim. juna- ja bussiliikenteen yhteiskäyttöiseen matkakorttiin ja pikavuoroliikenteen rooliin niin palvelutason kuin lippujärjestelmänkin osalta. Pikavuorot ovat osa joukkoliikenteen tarjontaa erityisesti kaupunkien välisessä liikenteessä sekä pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa satamien ja lentoaseman kautta toimivien jatkoyhteyksien kannalta. Juna-

liikenteen palvelutason määrittely on tärkeä radan varren kuntien ja seutujen joukkoliikenteen palveluissa ja se määritellään yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön sekä HSL:n kanssa.

Lisäksi palvelutasotavoitteet yhteen sovitetaan Uudenmaan ELY-keskuksen aluetta ympäröivien ELY-keskusten palvelutasomäärittelyihin niiden yhteyksien osalta, joiden joukkoliikenteen palvelut muodostuvat useiden ELY-keskusten alueilla kulkevasta liikenteestä.

Palvelutaso määritellään yhteysväleittäin tai tiesuunnittain. Palvelutason määrittelyyn vaikuttavat nykyiset yhteydet, maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittäminen lyhyellä tähtäimellä sekä kuntien tarpeet. Palvelutaso määritellään erikseen talvi- ja kesäliikenteelle. Vuorotarjontaa tarkastellaan päivitystyyppittäin sekä ruuhka- että hiljaisen ajan liikenteessä.

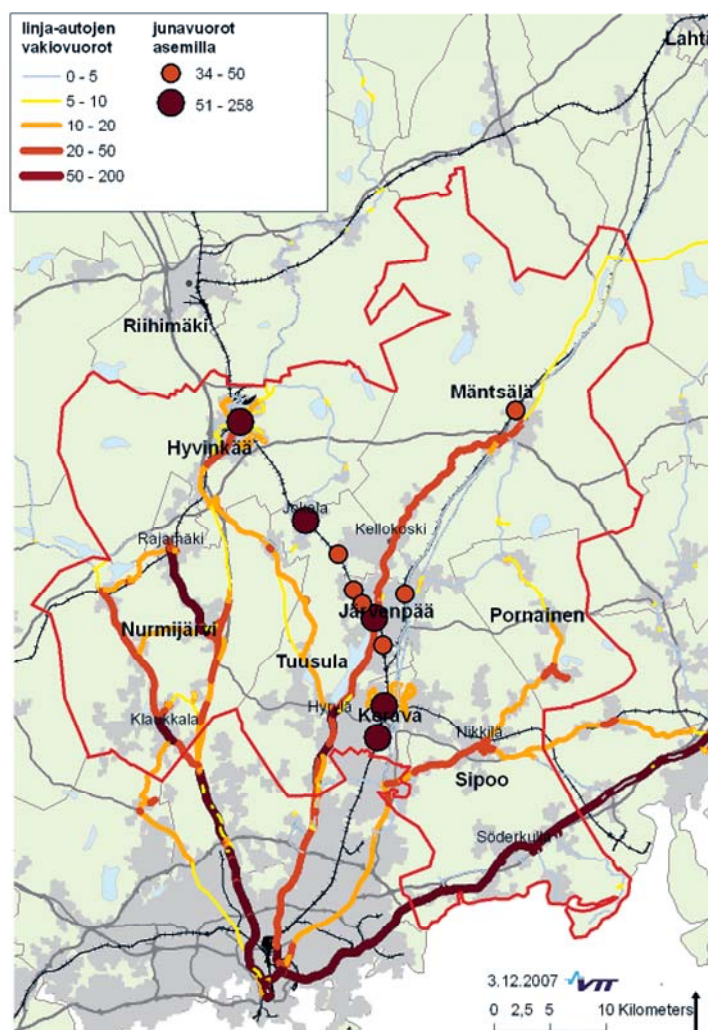
Palvelutasotekijöitä ovat

- o Vuoroväli
- o Liikennöintiaika
- o Kävelyetäisyydet
- o Laatutekijät.

Laatutekijät määritellään aluekohtaisesti niiden käyttäjätarpeiden mukaan, joilla nähdään olevan suurin merkitys joukkoliikenteen kulkutavan valinnassa. Laatutekijöitä ovat esimerkiksi:

- o Matka-aika suhteessa muihin kulkutapoihin
- o Linjastorakenteen selkeys ja aikataulujen helppokäyttöisyys
- o Liikenteen täsmällisyys ja luotettavuus
- o Kaluston esteettömyys ja ympäristöystävällisyys
- o Lippu- ja taksajärjestelmän helppokäyttöisyys
- o Aikataulu- ja lipunmyyntitietojen saatavuus ja ymmärrettävyys
- o Pysäkkien ja asemien sijainti, laatu ja kunto, esteettömyys sekä liityntä kevytliikenteen verkkoon
- o Liityntäpysäköintipaikat autoille ja polkupyörille

Kuva 5 Esimerkki palvelutasoa havainnollistavasta kartasta (Lähde: Uudenmaan liitto)



## 5.4 Rajapinnat muiden toimivaltaisten viranomaisten palvelutasomäärittelyjen kanssa

### 5.4.1 Kaukoliikenne

Joukkoliikennelain mukaan valtakunnallisen palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö. Se on käynnistänyt kaukoliikenteen palvelutasomäärittelytyön, joka valmistuu toukokuussa 2011.

Aiemmassa, vuonna 2007 julkaistussa kaukoliikenteen peruspalvelutasoa käsittelevässä selvityksessä kaukoliikenteeksi määriteltiin yli 100 kilometrin pituiset matkat ja palvelutaso määriteltiin suurten kaupunkiseutujen, maakuntakeskusten ja aluekeskusohjelman mukaisten aluekeskusten yhteyksien pohjalta. Tämän määrittelyn mukaan Hämeenlinna – Helsinki (yli 100 km) on kaukoliikenteen palvelutasoon kuuluva yhteysväli, mutta Hämeenlinna-Lahti (alle 100 km) kuuluu Uudenmaan ELY- keskuksen toimivalta-alueelle, vaikka kyseessä on Hämeenlinnan ja Lahden seutujen toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueen välinen yhteys.

Rautatieliikenteen osalta liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee junaliikenteen palvelutason myös lähi- ja taajamajunaliikenteessä Helsingistä Riihimäelle, Lahteen ja Hankoon eli HSL:n lähiliikennealueen ulkopuolella. HSL-alueella palvelutason määrittelee HSL.

Kaukoliikenne on merkittävässä roolissa Uudenmaan ELY-keskuksen alueen liikenteessä johtuen mm. siitä, että kansainvälisten yhteyksien liittynät kulkevat Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Helsingin satamien kautta, joille on pikavuoroyhteyksiä. Helsingissä sijaitsee myös Suomen vilkkaimmin liikennöidyt rautatie- ja linja-autoasemat, joiden liikenne kulkee Uudenmaan ELY-keskuksen alueen läpi. Kaukoliikenteen yhteyksillä on merkittävä rooli myös alueen sisäisessä liikenteessä, esimerkiksi Turku-Helsinki kaukoliikenteen yhteydet palvelevat matkustustarpeita sekä Uudenmaan että Varsinais-Suomen sisäisessä liikenteessä.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle liikennöi myös ympäröivän alueen ELY-keskusten (Varsinais-Suomi, Pirkanmaa, Keski-Suomi, Pohjois-Savo, Kaakkois-Suomi) hallinnoimaa liikennettä. Näiden osalta palvelutasomäärittely tehdään yhteistyössä ELY-keskusten kesken.

Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasomäärittelyssä voidaan tehdä ehdotus sen toimivalta-alueen ylimenevän liikenteen palvelutasotavoitteista sekä muiden ELY-keskusten hallinnoiman että liikenne- ja viestintäministeriön määrittelemän juna- tai kaukoliikenteen osalta.

#### 5.4.2 Seutuliiikenne ja HSL

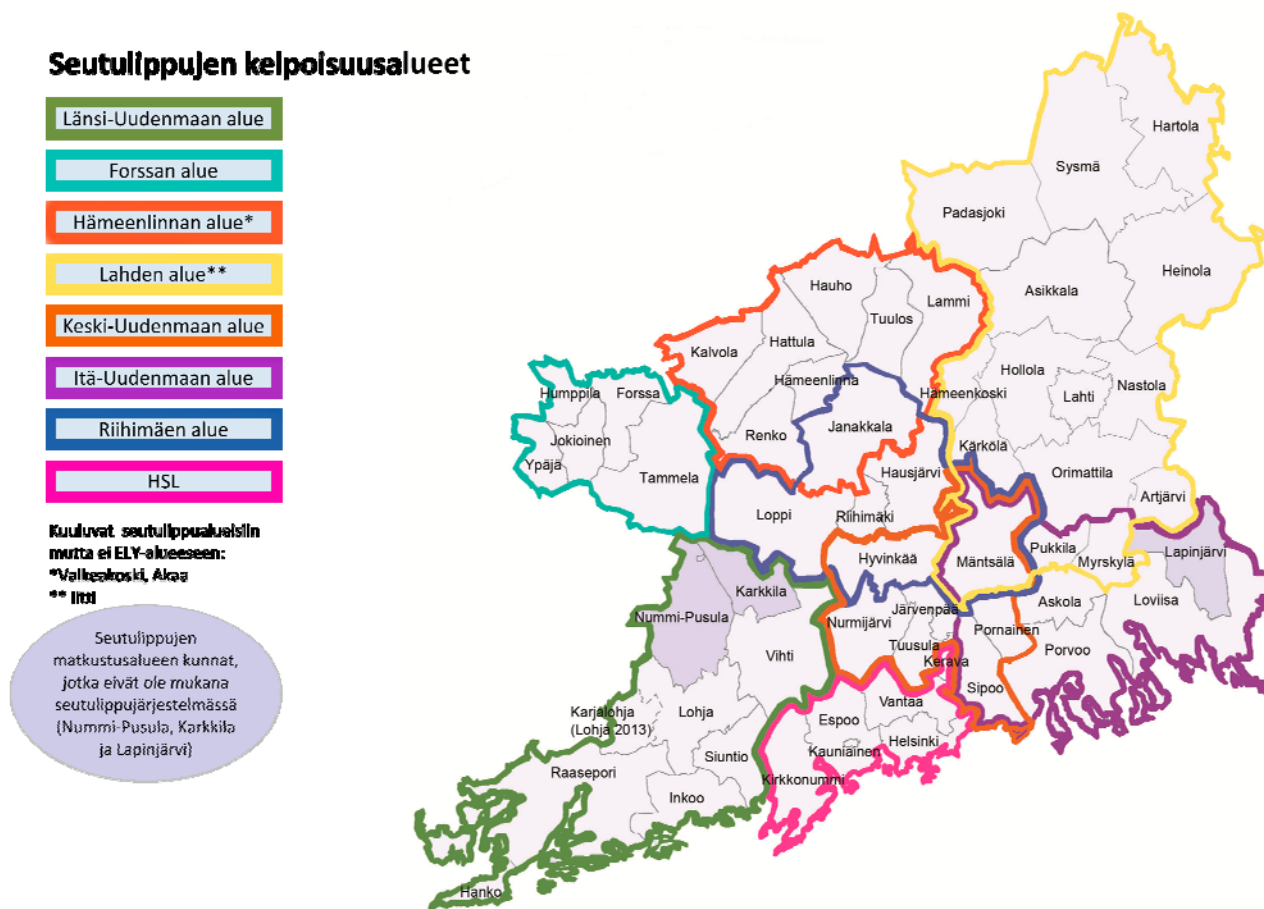
Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on yhteensä 8 seutulippualueita, jotka on esitetty kuvassa 6. Näistä vain HSL:n seutuliiikenne on kokonaan kyseisen toimivaltaisen viranomaisen toimivallassa. Tosin ns. HSL-alueen ulkopuolisen liikenteen (U-liikenne) siirtymäajan sopimukset ovat Uudenmaan ELY-keskuksen toimivallassa. Lahden ja Hämeenlinnan seutulippualueeseen kuuluu muutama kunta seudullisen viranomaisen toimivalta-alueen ulkopuolelta. Seutulippualueen liikenne on näilläkin seuduilla osaksi ELY-keskuksen siirtymäajan sopimuksissa. Lahden seudun toimivalta-alueen ulkopuolisin kuntina ovat Mäntsälä, Pukkila ja Myrskylä, jotka kuuluvat myös Itä-Uudenmaan seutulippualueeseen ja Mäntsälä lisäksi Keski-Uudenmaan ja Riihimäen seutulippualueeseen. Kuvaan on merkitty myös ne kunnat, jotka sijaitsevat Uudenmaan ELY-keskuksen ulkopuolella, mutta kuuluvat näihin seutulippualueisiin.

Hämeenlinnan ja Lahden toimivaltaisten viranomaisten palvelutasomäärittelyt kytkeytyvät niiden rajan ylittävän liikenteen osalta kiinteästi Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasomäärittelyyn. Hämeenlinnan seudulla on laadittu luonnos palvelutasotavoitteista, joissa on esitetty tavoitteita myös ELY-keskuksen vastuulla olevalle liikenteelle. Tekeillä olevassa Lahden seudun joukkoliikennesuunnitelmassa tullaan esittämään palvelutasoehdotuksia myös alueen ylittävälle liikenteelle.

Riihimäen ja Hyvinkään palvelutasomäärittelyt koskevat pääosin kaupunkien sisäistä liikennettä. Näiden toimivaltaisten viranomaisten alueella on kuitenkin Keski-Uudenmaan ja Riihimäen seutulippualueet, joiden palvelutasomäärittely liittyy sekä näiden keskuskaupunkien että ELY-keskuksen palvelutasomäärittelyyn.

Helsingin seudun kehyskuntien osalta on valmistunut selvitys niiden liittymisestä HSL-kuntayhtymään. Selvityksessä esitetään, että 8 kehyskuntaa voisivat liittyä HSL-kuntayhtymään ja seutulippujärjestelmään aikaisintaan vuonna 2012. Bussiliikenne jäisi kuitenkin U-liikenteeksi ELY-keskuksen hallinnoimien siirtymäajan sopimusten voimassaolon ajaksi. Junaliikenteeseen HSL:n laajeneminen ei myöskään vaikuttaisi VR:n ja HSL:n välisen sopimuksen voimassaoloaikana.

Kuva 6 Seutulippujen kelpoisuusalueet



HSL-kuntayhtymä poikkeaa toimijana selkeästi muista seutulippualueista. Se on ainoa seutulippualue, jossa on ollut pitkään käytössä yhtenäinen seutulippu kaikissa liikenne-  
muodoissa (bussi- ja raideliikenne) sekä julkisin varoin tuettu laaja lippulajivalikoima useil-  
le matkustajaryhmille. Muilla seutulippualueilla tuettu lippujärjestelmä kattaa ainoastaan  
aikuisten 30 päivän kausiliput tai sarjaliput bussiliikenteessä.

HSL:n vastuulla on Helsingin seudun 14 kehyskunnan kattava liikennejärjestelmäsuun-  
nitelmtyö. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma ulottuu siten HSL:n joukkoli-  
kenteen toimivalta-alueen ulkopuolelle. Näiden kehyskuntien alueella ja laajemminkin on  
käytössä työmatkalippujärjestelmä, jota kunnat ja ELY-keskus rahoittavat.

Uudenmaan ELY-keskuksen hallinnoimat kehyskunnista pääkaupunkiseudulle liiken-  
növät linjat ovat osin HSL:n U-liikennettä, mikä tarkoittaa HSL-lippujärjestelmän kelpoisuut-  
ta HSL-alueella seudun ulkopuolelta tulevassa bussiliikenteessä. Tämän U-liikenteen tar-  
jonta on tärkeä osa HSL:n reuna-alueiden liikennetarjontaa, mistä syystä näitä linjoja kos-  
keva palvelutason määrittely olisi tehtävä kiinteässä yhteistyössä HSL:n kanssa. Yhteistyö-  
tarvetta vahvistaa myös mahdolliset HSL:n laajeneminen kehyskuntiin.



## 5.5 Alueelliset kokonaisuudet ja sopimusten voimassaoloajat

Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen laajuuden ja monimuotoisuuden takia palvelutasomäärittely on syytä jakaa erillisiin liikennekokonaisuuksiin. Näiden muodostamiseen vaikuttaa ensi sijassa alueiden maantieteellinen sijainti toisiinsa nähden, liikennejärjestelmäsuunnitelmien aluejako, seutulippualueet, mutta myös siirtymäajan sopimusten voimassaoloajat.

Seutulippualueet on kuvattu ja esitetty edellisen kappaleen kuvassa 6. Kuvassa 7 on esitetty seutulippualueittain siirtymäajan sopimusten mukaisten reittien päättymisvuosien jakauma vuosina 2012–2019. Vuonna 2012 Hämeenlinnanseudulla päättyy 1 ELY-keskuksen toimivallassa oleva sopimus, vuonna 2013 ei pääty yhtään sopimusta. Siirtymäajan sopimusten voimassaoloaikojen päättymisvuodet vaikuttavat paitsi siihen miten liikennekokonaisuudet muodostetaan myös siihen mille aikajänteelle palvelutasotavoitteet on tarkoituksenmukaista laatia. Hyvinkään paikallisliikenteen siirtymäajansopimus on voimassa 30.6.2014 asti. Riihimäen kaupunkiliikenteen käyttöoikeussopimus on voimassa 15.8.2014 asti. Lahden ja Hämeenlinnan kaupunkiliikenteen siirtymäajansopimukset ovat voimassa vähintään 30.6.2014 asti. Junaliikenteen sopimukset ovat voimassa vuoden 2017 loppuun.

*Kuva 7 Seutulippualuekohtaiset siirtymäajan sopimusten reittien lukumäärä vuosittain (2012, 2014-2019).*

Edellä esitetyn perusteella Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasomäärittelylle on löydettävissä taulukossa 7 esitetyt liikennekokonaisuudet. Kuten kuvasta 7 ilmenee osa kunnista kuuluu useampaan seutulippualueeseen. Kunnat voivat valita omien resurssien- ja tarpeidensa mukaan minkä alueen palvelutason määrittelytyöhön ne osallistuvat.

Tarvittaessa esimerkiksi Mäntsälä, joka kuuluu neljään eri seutulippualueeseen, voidaan ottaa erikoistarkasteluun. Aluerajauksia tärkeämpää on, että kaikkien kuntien tarpeet saadaan esiin yhteiseen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyyn.

Taulukossa 7 on esitetty myös muiden toimivaltaisten viranomaisten liityntä palvelutasomäärittelyyn sekä ehdotus palvelutasomäärittelyn aikajänteestä. Palvelutason aikajänne tähtää siihen, että palvelutasomäärittely on voimassa siihen asti kunnes ELY-keskus päättää liikenteen järjestämistavasta siirtymäkauden sopimusten voimassaolon jälkeen. Palvelutasomäärittelyt ehdotetaan tehtäväksi vuoteen 2019 asti Länsi-Uudenmaan, Forssan ja Riihimäen seutulippualueilla. Taulukossa on esitetty myös välitavoitevuosi, jolloin palvelutasotavoitteet voidaan tarkentaa tai esittää näille vuosille välitavoitteet. Lahden ja Hämeenlinnan seutujen rajojen ylittävän liikenteen palvelutasomäärittely tehdään vuoteen 2017, mutta tarkistetaan samalla aikataululla kuin toimivaltaisten viranomaisten omat määrittelyt tehdään eli vuonna 2013.

Uudenmaan liitto selvittää omalla toimialueellaan miten liikennejärjestelmäsuunnitelmat voidaan alueellisesti ja ajallisesti parhaiten yhteensovittaa joukkoliikennesuunnitelmien kanssa.

*Taulukko 7 Uudenmaan ELY- keskuksen liikennekokonaisuudet ja ehdotus palvelutason määrittelyn aikajänteestä.*

Palvelutason määrittelykokonaisuus	Palvelutason määrittelyn aikajänne	Liityntä muihin toimivaltaisiin viranomaisiin ja kaukoliikenteeseen
Länsi-Uudenmaan seutulippualue	2011–2019, tarkistetaan 2014	Hyvinkää, HSL, Lvm, Varsinais-Suomen ELY, Salon kaupunki
Forssan seutulippualue	2011–2019, 2014 tarkistus	Hämeenlinnan seutu, Riihimäki, Lvm, Varsinais-Suomen ja Pirkanmaan ELY
Riihimäen seutulippualue	2011–2019, 2014 tarkistus	Keski-Uusimaa, Hämeenlinnan seutu, Lahden seutu, Lvm,
Itä-Uudenmaan seutulippualue	2011–2014	HSL, Lahden seutu, Lvm, Kaakkois-Suomen ELY, Kouvolan kaupunki
Keski-Uudenmaan seutulippualueet	2011–2014	HSL, Riihimäki, Hyvinkää, Lahden seutu, Hämeenlinnan seutu, Lvm
Lahden ja Hämeenlinnan seutulippu-alueet	2011–2017, tarkistus 2013	Lahden ja Hämeenlinnan seutu, Lvm, Pirkanmaan, Keski-Suomen ja Pohjois-Savon ELY

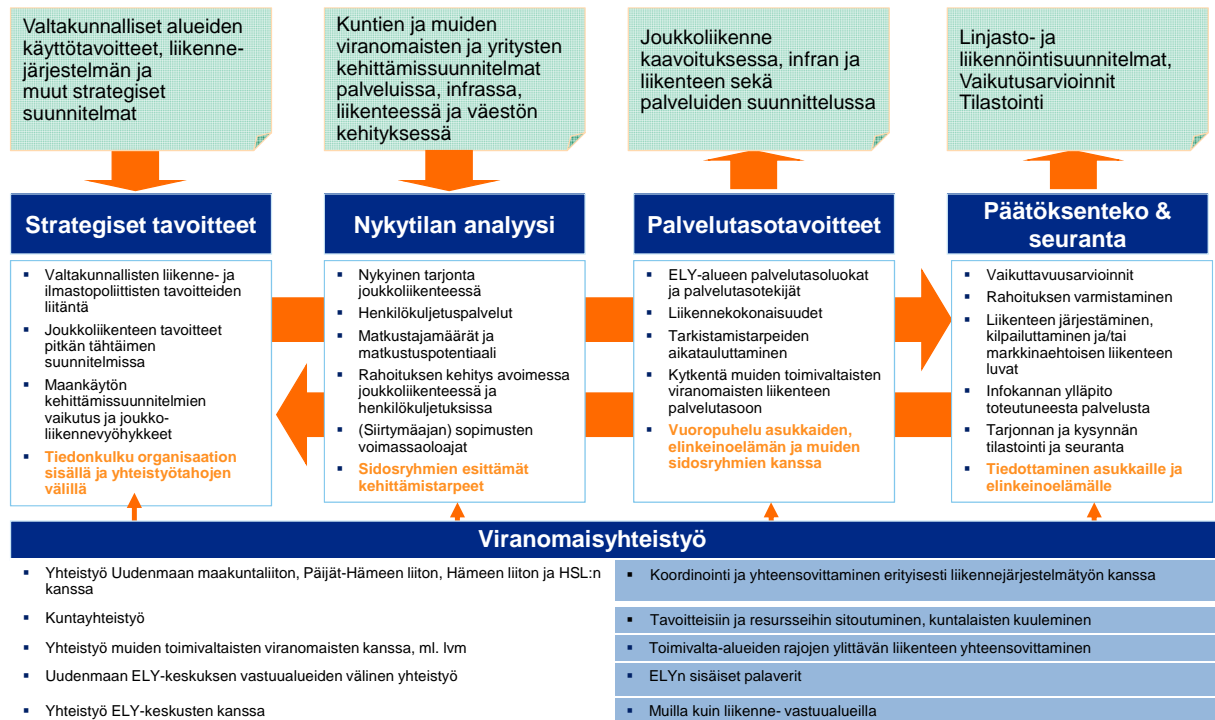
## 6 Palvelutason määrittelytyö

### 6.1 Määrittelyprosessi

Joukkoliikenteen palvelutason määrittelytyö on jatkuva prosessi, joka käynnistyy pidemmän aikajänteen maankäytön ja liikenteen tavoitteiden tunnistamisella. Nämä strategiset tavoitteet ohjaavat palvelutasomäärittelyn tavoitteita. Palvelutason määrittely pohjautuu nykytilanteen analyysiin, jossa huomioidaan paitsi joukkoliikenteen nykyinen kysyntä ja tarjonta, ennakoitua kysynnän muutoksia kuntien ja muiden viranomaisten suunnitelmien sekä asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeista lähtien. Toinen nykytilaa kuvaava tekijä on joukkoliikenteeseen ja lakisääteisiin henkilökuljetuksiin käytetty julkinen rahoitus. Tuetun liikenteen osalta liikenteen sopimusten voimassaoloajat ohjaavat määrittelyn aikajännettä. Palvelutasotavoitteet määritellään ottaen huomioon muiden toimivaltaisten viranomaisten liikenteen rajapinnat. Tässä korostuu viranomaisten yhteistyön tarve yhtenäisten tavoitteiden saavuttamiseksi liikenteessä, joka kulkee useamman toimivaltaisen viranomaisen alueella. Yhteistyö kuntien kanssa on erittäin merkittävässä roolissa, jotta määritelty palvelutaso voidaan toteuttaa ja rahoittaa yhdessä kuntien kanssa. Päätöksenteon pohjaksi palvelutasomäärittelyyn sisällytetään kustannus- ja vaikutusarviot siitä, miten määritelty palvelutaso vastaa asetettuihin tavoitteisiin ja mikä on julkisen rahoituksen vaikuttavuus. Seurantaan kuuluu mm. matkustajamäärätietojen tilastointi, joka on tarpeen kun palvelutasoa tarkennetaan. Prosessin aikajänne voi olla 3-8 vuotta riippuen voimassa olevista sopimuksista ja toimintaympäristössä tapahtuvista muutoksista.

Kuvassa 8 on havainnollistettu palvelutasomäärittelyprosessia, siihen liittyviä lähtötietoja ja sen tulosten hyödyntämistä muissa suunnitelmissa ja täytäntöönpanossa. Oranssilla on korostettu vuorovaikutusta asukkaiden ja elinkeinoelämän kanssa. Viranomaisyhteistyö on tärkeää prosessin kaikissa vaiheissa. Vuorovaikutusta ja yhteistoimintaa käsitellään jäljempänä tarkemmin.

Kuva 8 Joukkoliikenteen palvelutason määrittelyprosessi Uudenmaan ELY-keskuksessa.



## 6.2 Vuorovaikutus asukkaiden ja elinkeinoelämän kanssa

Joukkoliikennelaki velvoittaa toimivaltaisen viranomaisen palvelutason määrittelyssä otamaan huomioon eri väestöryhmien tarpeet. ELY-keskuksilla ei ole valmista toimintatapaa tai työkaluja, joilla tietoja käyttäjien tarpeista voidaan kerätä. Sen sijaan liikenteenharjoittajilla, Matkahuollolla, VR:llä ja HSL:llä on omat palautejärjestelmänsä, joiden kautta heillä on käsitys matkustajien toiveista ja parannusehdotuksista. Palautejärjestelmät toimivat kuitenkin suuremmaksi osaksi operatiivisen toiminnan välineenä, eikä niinkään tavoitteellisen suunnitteluun kerättävän asiakastarpeen työkaluina.

Vuorovaikutteista suunnittelua joukkoliikenteen kehittämisessä on tehty pitkään HSL:n edeltäjien YTV:n ja HKL:n toimesta. Laajempia asukasryhmiä koskevista linjastosuunnitelmista on järjestetty asukasilloja tai muita tilaisuuksia, joissa suunnittelijat ja asukkaat ovat voineet vaihtaa mielipiteitä suunnitelmista. Asukaskuulemiseen on käytetty paljon työaikaa ja niillä on ollut myös vaikutusta suunnitelmien kulkuun. HSL:n suunnitteluohjeiden määrittelyssä vuorovaikutteista suunnittelua ei käytetä, koska asukkaille tarjotaan vuorovaikutustilaisuuksia ja vaikutuskanavia konkreettisten suunnitelmien yhteydessä. Myös Hämeenlinnan seutu järjesti nettikyselyiden ohella yleisötilaisuuksia palvelutasotavoitteiden määrittelytyössään. Näillä tavoitettiin kuitenkin vain murto-osa alueen asukkaista.

Muiden toimijoiden kokemusten, alueen laajuuden ja monipuolisuuden sekä käytävissä olevien resurssien rajallisuuden takia väestöryhmien tarpeiden selvittäminen ehdotetaan tehtäväksi internetkyselynä. Parhaiten kysely tavoittaa kuntalaiset, jos kysely voidaan julkaista kuntien ja joukkoliikennetietoa jakavien tahojen sivuilla. ELY-keskuksen palvelutasomäärittelyä kysely hyödyttää, jos se voidaan julkaista yhdenmukaisena ja samanaikaisesti eri toimijoiden nettisivuilla.

Tietoa elinkeinoelämän tarpeista saadaan kuntien elinkeinotoimelta, ELY-keskuksen E-vastuualueelta sekä tarvittaessa kohdennetuilla kyselyillä yrityksille tai etujärjestöille.

Vuorovaikutteinen suunnittelu joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä sisältää myös informaation tuottamisen ja jakelun määrittelytyön tavoitteista, aikataulusta ja päätöksistä. Tiedotuskanava voivat olla sähköisen tiedotuksen lisäksi lehdistötiedotteet, kuntien kaavoituskatsaukset ym. tiedotusmateriaali sekä joukkoliikenteen julkaisut kuten aikataulut ja nettisivut.

## 6.3 Yhteistoimintamallit

Alla olevassa taulukossa 8 on esitetty ELY-keskuksen näkökulmasta palvelutasotavoitteiden määrittelyprosessiin osallistuvien roolit ja vastuut määrittelytyön eri vaiheissa. Taulukossa punaiset kohdat kuvaavat määrittelytyön lopullista täytäntöönpanon vastuuta. ELY-keskus on päättävä taho oman alueensa sekä muiden toimivaltaisten viranomaisten alueen ylittävässä liikenteessä.

ELY-keskuksella on vastuu kaikissa määrittelytyön kohdissa yhdessä muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa. Tiivis yhteistyö muiden toimivaltaisten viranomaisten kesken, mukaan lukien muut ELY-keskukset sekä Liikenne- ja viestintäministeriö kaukoliikenteen osalta, on kokonaisvaltaisen määrittelyprosessin ydin. Se mahdollistaa ylitse toimivaltajoihin kohdistuvan liikenteen järjestämisen sujuvuuden ja siihen liittyvien kehittämistoimpiteiden ratkaisemisen.

Kuntien tärkeä rooli korostuu määrittelytyön alkuvaiheessa, jolloin aktiivinen vuoropuhelu joukkoliikenteen merkityksestä ja tämänhetkisestä toiminnasta ohjaa määrittelyprosessia oikeaan suuntaan. Kunnat ovat mukana päätöksenteossa palvelutasotavoitteiden yhteensovittamisessa niiden toimintakenttään ja varaavat tarvittavat henkilö- ja rahoitusresurssit mukaan määrittelytyöhön. Palvelutasotavoitteiden teknisessä määrittelytyössä kuntien rooli

linkittyä aktiivisen vuoropuhelun kautta. ELY-keskuksen ja muiden toimivaltaisten viranomaisten tuleekin jo heti työn alkuvaiheessa olla aktiivisessa yhteistyössä kuntien kanssa.

Maakuntaliitoista saadaan määrittelytyöhön maankäytön ja liikenteen vuorovaikutuksen asiantuntemusta. Yhteistyö maakuntaliiton kanssa tulee ohjata suuntaan, jossa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet linkittyisivät maankäyttöön ja liikennejärjestelmäsuunnitelmiin tulevaisuudessa nykyistä kiinteämmin. Näin toimimalla myös maankäyttö saataisiin vahvemmin mukaan joukkoliikenteen suunnittelutyöhön ja liikennejärjestelmäsuunnitelmissa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet saataisiin esiin.

Vastuu vuorovaikutuksesta on ELY-keskuksen ja toimivaltaisten viranomaisten lisäksi myös kunnilla, joiden tulee informoida asukkaitaan joukkoliikenteen sujuvuudesta ja kehittämistarpeista.

Liikenteen matkustajamäärätietojen saanti määrittelytyön lähtökohdaksi on tärkeää. Tässä liikenteenharjoittajien rooli tiedontuottajana on keskeinen.

Uudenmaan ELY-keskuksen, sen aluetta rajaavien ELY-keskusten ja muiden alueen toimivaltaisten viranomaisten vuoropuhelu Liikenne- ja viestintäministeriön kaukoliikenteen palvelusomamäärittelytyön kanssa on tärkeää, jotta kaukoliikenteen tavoitteet tulevat huomioiduksi Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tehtävässä palvelutasotavoitteissa.

*Taulukko 9. Kuvaus palvelutasotavoitteiden roolien ja vastuiden jakaantumisesta eri tahojen kesken Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella.*

Tehtävä	ELY Liikenne	ELY Ympäristö	ELY Elinkeino	Maakuntaliitot	Kunnat	Toimivaltainen viranomainen	Liikenteen harjoittajat	Liikennevirasto	I VM	Kauppakamari ja elinkeino-elämä	Väestöryhmät
Joukkoliikenne toimien tavoitteet	P	K	K	V	V	P	K	V	P	K	K
Palvelutasosuunnitelmien yhteensovittaminen	P	K	K	V	V	V	K	V	V	I	I
Palvelusomamäärittelyyn lähtökohdat	P	K	K	K	V	V	K	K	V*	K	K
Palvelutasotavoitteet	P	I	I	K	K	V	K	P*	P*	K	K
Liikenteen rahoitus	P				P	P		P	P*		
Yhteistoiminta viranomaisten kesken	V	K	K	K	V	V	K	K	K	K	I
Vuorovaikutus	V	K	K	K	V	V	K	K	V	K	K
Seuranta	V	I	I	V	V	V	I	I	I	I	I

**Merkinnät:**

P= Päätävä tah

V = Vastuutaho

K = Kuunneltava tah

I = Informoitava tah

\* Kaukoliikenteen osalta

Lausunnon antaja

\*\* Henkilöresurssit

Kuten aiemmin (kuva 8) on todettu viranomaisten ja sidosryhmien toimiva yhteistyö on perusta palvelutason määrittelyprosessissa. Yhteistyötahoja on lukuisia, joten ELY:llä on työssä koordinoiva rooli. Kuvassa 9 on esitetty palvelutason määrittelyyn liittyvät yhteistyötahot. ELY-keskuksen L-vastuualue vastaa työstä, ELY-keskuksen muut vastuualueet tuovat työhön elinkeinoelämän ja maankäytön kehittämisen näkökulmaa. Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenneviraston kautta kanavoidaan joukkoliikenteen määrärahat ELY-keskuksen käyttöön. Liikenteen hallinnonala vastaa myös kaukoliikenteen palvelutasosta ja huolehtii ELY-keskusten palvelutasomäärittelytyöiden yhtenäisyydestä.

Palvelutason määrittelytyön organisoinnissa on päädytty käyttämään jo olemassa olevia ja toimivia yhteistyöryhmiä. Joukkoliikennetyöryhmät, jotka on muodostettu jokaiselle seutulippualueelle, ovat luontevin yhteistyöryhmä, jossa käytännön työ voidaan tehdä. Niissä on edustettuna kunnat, maakuntaliitot sekä palvelun tuottajat. Palvelutason määrittelyä varten näiden työryhmien edustus tulee varmistaa siten, että alueen kunnista saadaan kattava näkemys eri hallinnonalojen (maankäyttö, infra, opetus, sosiaali- ja terveystoimi, talous) tarpeista ja rajouksista työlle. Työryhmän koko ei kuitenkaan voi laajeta niin suureksi, että se estää tehokkaan toiminnan. Siksi ihanteellista olisi, jos kunnista löytyisi 1-2 edustajaa, joilla olisi valtuudet edustaa eri hallintokuntia joukkoliikenneasioissa. Tarvittaessa näiden työryhmien alaisuuteen voidaan perustaa pienempi, useammin kokoontuva projektiryhmä, johon voidaan kutsua eri asiantuntijoita kutakin tarkasteltavaa tiesuuntaa tai teemaa (esim. maankäyttö) käsiteltäessä.

## Seudun joukkoliikennesuunnittelija

Yhteistyömallissa kuntien, maakuntaliittojen tai seutujen henkilöliikennesuunnittelijalla on merkittävä rooli. Heillä on joukkoliikenteen asiantuntemus ja alueensa liikenteen kokonaisosaaminen. Suositeltavaa olisi, että kunnat huolehtisivat siitä, että jokaisessa joukkoliikennetyöryhmässä olisi joukkoliikennesuunnittelija, jolla olisi myös edustamiensa kuntien toimintavaltuudet ja mahdollisuudet viedä asiat kunnissa päätöksentekoon. Toimivaltaisten viranomaisten rajanylittävän liikenteen palvelutason suunnittelussa yhteistyö eri viranomaisien välillä korostuu.

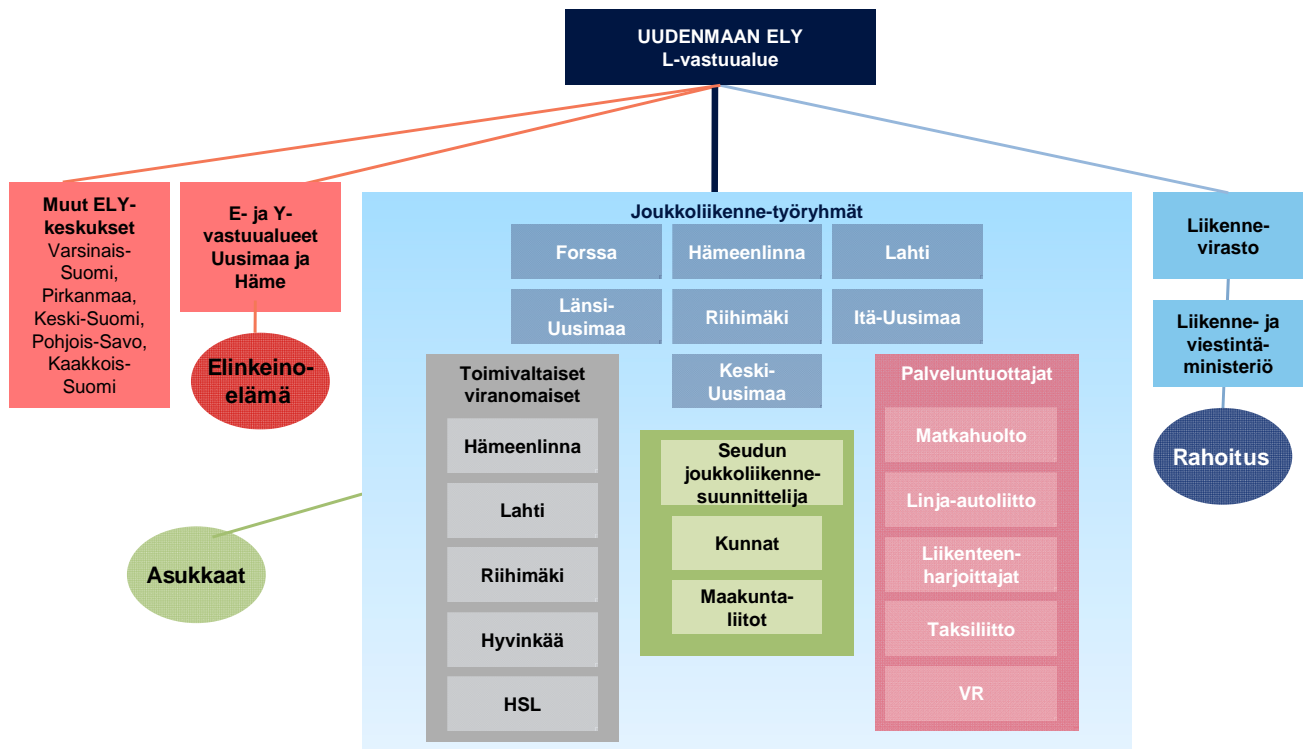
Itä-Uudenmaan liitolla ja Länsi-Uudenmaan 9 kunnalla on kuntien ja Uudenmaan liiton yhteisesti rahoittama henkilöliikennelogistikon tehtävä. Heidän tehtäviinsä kuuluu mm:

- henkilökuljetusten selvitykset ja suunnitelmissa esitettyjen seudullisten toimenpiteiden toteuttaminen ja suunnitelman toteutumisen seuranta
- uuden joukkoliikennelain mukaisen siirtymäkauden sopimusten seuranta ja kuntien edunvalvonta
- seudullisten lausuntojen ja kommenttien valmistelu kuntien kanssa seudun joukkoliikenneasioissa
- toimia seudullisena ja koko alueen yhdistävänä joukkoliikennesuunnittelijana joukkoliikennetyöryhmissä. Kunnista nimetään kuntien edustajat joukkoliikennetyöryhmään, logistikon tehtävä on yhteistyössä kuntien edustajien kanssa muokata kuntien joukkoliikennetarpeet yhdeksi kokonaisuudeksi palvelutason määrittelyssä.
- antaa asiantuntija-apua ja neuvoja sekä koulutusta kuntien henkilöliikennevastaville ja henkilöliikennetyöryhmille
- avustaa kuntia henkilöliikennettä koskevien asioiden kuten hankinta-asioiden, kilpailuttamisen, tukien hakemisen ja lausuntojen valmistelussa
- kehittää ja toteuttaa henkilöliikennettä koskevaa markkinointia, koulutusta ja tiedotusta, mm. maakuntaliittojen ja kuntien yhteisten joukkoliikennesivustojen ylläpito
- tehdä yhteistyötä henkilöliikenneasioita hoitavien ja kehittävien toimijoiden kanssa
- kuntien joukkoliikennettä koskevien aloitteiden tarvittavat selvitykset ja vaikutuksiensa arvioiminen mm. liikennöitsijöiden, matkustajien ja muiden sidosryhmien kanssa
- kehittää lippujärjestelmiä sekä suorittaa henkilöliikenteen matkustajamäärien ja kustannusten seuranta
- edistää palvelu- ja liityntäliikennettä sekä sujuvia matkaketjuja ja matkojen yhdistelyä
- toimia Itä-Uudenmaan seutuliikennetyöryhmän sihteerinä ja sen asioiden valmistelijana sekä päätösten toimeenpanijana
- vetää seudullisia henkilöliikenneprojekteja ja edistää niiden toteutumista.

Kuten laajasta tehtävälustasta ilmenee, työ on jatkuvaa ja joukkoliikennelain tuomien uusien tehtävien myötä entistä tärkeämpää. ELY-keskuksen palvelutasomäärittelytyön ja jatkossa sen pohjalta tehtävien liikenteen järjestämiseen liittyvien suunnitelmien kannalta kuntien yhteisten ja pysyvien seudun joukkoliikennesuunnittelijoiden työpanos olisi merkittävä resurssi ja yhteistyötä syventävä tekijä.

Kuva 9 havainnollistaa toimintakentän ja sidosryhmien monimuotoisuutta ja yhteistoiminnan haasteellisuutta.

Kuva 8 Uudenmaan ELY-keskuksen yhteistoiminnan organisointi joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä.



Yhteistyön haasteena ovat erityisesti kuntien resurssit. Palvelutason määrittelyssä suurin osa kysyntään vaikuttavista lähtötiedoista on kunnilla. Niillä on kuitenkin hyvin erilaiset valmiudet tuottaa aineistoa esim. väestö- ja työpaikkaennusteista, asukkaiden tarpeista, joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kustannuksista jne. Lähtöaineiston keruussa ja tuottamisessa maakuntaliitoilla ja ELY-keskuksen kaikilla vastuualueilla voisi olla kuntia suurempi rooli. Tällöin myös eri työryhmien käytössä oleva aineisto olisi yhteismitallista ja edistäisi myös yhtenäisten tulosten aikaansaamista ja vertailtavuutta. Nämä organisaatiot voisivat myös huolehtia siitä, että joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyyn, suunnitteluun, järjestämiseen ja seurantaan olisi jatkossa käytettävissä yhteinen nettipohjainen työkalu, jossa sama aineisto olisi kaikkien osapuolten käytettävissä ja tiedonvaihto olisi mutkatonta. Tällaisen nettityökalun valmistelu olisi luonteva liittää Liikenneviraston jatkossa ylläpitämään joukkoliikenteen koontitietokannan hyödyntämisprosessin suunnitteluun.

Kunnilla on tärkeä rooli itse palvelutason määrittelyssä, koska se vaikuttaa kunnan joukkoliikenteen rahoitukseen. Siten kytkentä palvelutasoa määrittelevän joukkoliikennetyöryhmän ja kuntien päätöksenteon välillä tulee saada kiinteäksi.

Yhteistyön syventämiseksi teemakokoukset tai seminaarit tarjoaisivat mahdollisuuden työryhmien väliseen sekä laajempaan keskusteluun ja päätöksenteon valmisteluun. Tärkeä teema yhteistyössä on rahoituksen pitkäjänteisyys ja suunnitteluprosessien yhteenkytentyminen. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittely ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien aiesopimukset ja niiden seuranta olisi tarpeen liittää kiinteästi toisiinsa, jotta liikenteen infran ja niihin tukeutuvien liikenteen palvelujen kehittäminen toteutuisi suunnitelmallisesti, tehokkaasti ja asiakastarpeita vastaavasti.

Yhteistyössä palvelun tuottajien kanssa voidaan hyödyntää ELY-keskuksen liikennöitsijäsvuostoja, joka on käyttäjille jo ennestään tuttu informaatiokanava.

## 6.4 Päätöksenteko ja toteuttamisedellytykset

Joukkoliikenteen palvelutasomäärittely tehdään määrääjäksi. Se ohjaa markkinaehtoisten liikenteen reittilupien myöntämistä ja toimii kilpailuttamisen ja sopimusten lähtökohtana, kun ELY-keskus järjestää liikenteen PSA:n mukaisesti. Palvelutasomäärittelyt palvelevat liikenteen ja maankäytön suunnittelua sekä joukkoliikenteeseen käytettävän julkisen rahoituksen allokointia niin valtiolla kuin kunnissakin.

Uudenmaan ELY-keskuksen L-vastuualue tekee päätökset alueen palvelutasotavoitteista. Päätös tehdään koskien koko toimivalta-aluetta. Päätöksenteko perustuu palvelutasoselvitystyöhön sekä siitä annettuihin lausuntoihin. Lausunnot pyydetään kaikilta alueen kunnilta ja muilta työhön osallistuneilta tahoilta. Lausuntoja voidaan pyytää myös laajemmin ja tapauskohtaisesti esimerkiksi elinkeinoelämän kannanottoja ajatellen (Kauppakamari, yritykset).

Lausuntokierroksen menettelyllä tavoitellaan valtion ja kuntien sitoutumista yhteisesti määritellyn palvelutason toteuttamiseen. Kuntien päätöksenteon tueksi lausuntopyynnössä on tärkeää näkyä palvelutason toteuttamisen vaatima rahoitustaso. Se voidaan esittää esimerkiksi nykyiseen tarjontaan perustuvan palvelutason kustannusten sekä tavoitellun palvelutason kustannusarvioiden perusteella. Lausunnot lähetettävään aineistoon sisällytetään myös arviot palvelutason parantamisen vaikutuksista mm. kuntien palveluihin (esim. palvelujen saavutettavuus, yritysten sijoittuminen, strategisten tavoitteiden saavuttaminen, asukkaiden liikkumisen tasa-arvo).

Koska valtion joukkoliikenteen määrärahan allokoinnin lähtökohtana ovat palvelutasotavoitteet, myös ELY-keskuksen tavoitteena on esittää lausunnot lähtevissä palvelutasotavoitteissa valtion rahoitusosuuden suuruus.

Palvelutasomäärittelyä tarkistetaan alueittain sitä mukaa, kun siirtymäajan sopimusten voimassaoloajat päättyvät ja ratkaistaan palvelutaso ja liikennejärjestämistapa sopimukauden jälkeiselle ajalle. Kun palvelutasomäärittely Uudenmaan ELY-keskuksessa on pääosin voimassa vuoteen 2019 asti, on tarpeen määritellä alueittain välitavoitteita vuosille, jolloin esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnitelman aiesopimus päättyy tai toimintaympäristössä on suunniteltu merkittäviä liikkumiseen vaikuttavia muutoksia. Esimerkiksi HSL:n kehyskuntien osalta Kehäradan ja Länsimetron valmistuminen vuonna 2014-15 olisi sopiva välitavoitevuosi.



## 6.5 Palvelutasotavoitteiden toteutumisen seuranta

Joukkoliikenteessä ei ole kattavaa kuntakohtaista tilastointia. Palvelutason toteutumisen seuranta tarjoaisi tähän mahdollisuuden. ELY-keskus toimivaltaisena viranomaisena ja valtion alueorganisaationa olisi oikea taho keräämään tiedot. Palvelutason seurannassa olennaisin tieto on toteutunut palvelutaso ja sen rahoitus verrattuna suunniteltuun. Vaikutusten arvioinnin kannalta matkustajamäärien kehitys sopimuksissa tai reittiliikenneluvissa määritellyillä reiteillä olisi tilastoinnin luonteva perusta.

Palvelutason toteutumisen seuranta on perusteltua liittää liikennejärjestelmäsuunnitelmien aiesopimusten seurantaan, mikäli alueet ovat yhteneväiset.

Uudenmaan maakuntaliiton käyttämät liikkumisvyöhykkeet ovat yksi päivitettävä ja seurattava kohde.

Palvelutasotavoitteita tulee hyödyntää kuntien kaavoituksessa ja seurata miten ne vaikuttavat maankäytön suunnitteluun.

Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kustannusten seurantaan tulee liittää palvelutason toteuttamisen vaikutukset, jolloin rahoitettavuuden vaikuttavuutta voidaan seurata.

Palvelutasomäärittelytyön tulokset vaikuttavat alueen muiden toimivaltaisten viranomaisten palvelutasomäärittelyprosessiin viimeistään niiden tarkistusvaiheessa.

Kokonaisuudessaan palvelutason toteutumisen seurantaa palvelee VALLU-rekisteri, johon toteutunut tieto tarjonnasta, kysynnästä ja kustannuksista voidaan kerätä. Tietokannasta saatavien ja muiden seurantatietojen ylläpito olisi tarpeen järjestää siten, että kunnat ja muut viranomaiset voivat hyödyntää niitä omassa toiminnassaan.

## 6.6 Organisointi

### 6.6.1 Projektiorganisaatio

Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn organisointi ehdotetaan tehtäväksi siten, että koko alueen määrittelytyötä ohjaamaan perustetaan ohjausryhmä, jonka puheenjohtaja on ELY-keskuksen L-vastuualueelta ja jäseniksi kutsutaan edustajat ELY-keskuksen muilta vastuualueilta, Liikennevirastosta, maakuntaliitoista, operaattoreilta ja HSL:stä sekä alueellisten työryhmien puheenjohtajat. Ohjausryhmä huolehtii, että alueelliset suunnitelmat laaditaan yhtenäisesti ja koordinoi työryhmien työtä.

Toimivalta-alueen laajuuden ja monimuotoisuuden vuoksi varsinainen määrittelytyö on syytä jakaa liikennekokonaisuuksien perusteella tarkoituksenmukaisesti työryhmiin. Nämä työryhmät muodostetaan olemassa olevien joukkoliikennetyöryhmien pohjalta. Joukkoliikennetyöryhmissä ovat edustettuina ELY-keskus, kunnat, maakuntaliitot ja palvelujen tuottajat eli VR, liikenteenharjoittajat ja Matkahuolto. Tarvittaessa työryhmiä voidaan laajentaa siten, että kuntien eri hallinnonalojen (maankäyttö, opetus- ja sosiaalitoimi, tekninen toimi) edustus saadaan mukaan työhön.

Työryhmä valitsee puheenjohtajan keskuudestaan ja kutsuu sihteerin. Palvelutason määrittelyyn liittyvän työn valmistelee ja sihteerinä toimii ELY-keskuksen määrittelytyöhön hankkima konsultti. Kuntien tai maakuntaliittojen joukkoliikennesuunnittelijoilla on merkittävä rooli työryhmien työskentelyssä, koska heillä on alueen liikenteen kokonaistuntemus.

## 6.6.2 Resurssit

Palvelutason määrittelytyö vaatii henkilöresursseja ELY-keskuksen lisäksi kunnilta ja maakuntaliitoilta. Työn laajuus ja luonne sekä Uudenmaan ELY-keskuksen niukat henkilöresurssit huomioon ottaen työ on tarkoituksenmukaista tehdä konsulttityönä.

Konsultin ja ELY-keskuksen lisäksi eniten henkilöresursseja ja työaikaa vaaditaan kunnilta, jotta kaikki tarvittava lähtötieto, kuntien suunnitelmat ja taloudelliset resurssit tulevat kattavasti määrittelytyön käyttöön. Tärkeää on kytkeä myös kuntien lakisääteisten henkilökuljetusten järjestäminen joukkoliikenteen palvelutason määrittelytyöhön, erityisesti mikäli kunnan taloudelliset resurssit rajoittavat julkisen liikenteen tavoitetason nostoa nykyisestä. Lakisääteisten kuljetusten tarkastelu yhdessä julkisen liikenteen palveluiden kanssa tarjoaa mahdollisuuden kunnan kokonaisrahoituksen uudelleen arviointiin. Tehokkainta työn tuloksetkaan läpiviennin kannalta olisi, jos kunnilla olisi tarjota työhön joukkoliikennesuunnittelija, joka tuntisi kuntien tai kuntaryhmän asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeet, nykyisen tarjonnan sekä kunnan muut joukkoliikenteeseen liittyvät suunnitelmat.

Konsulttityön kustannukset ehdotetaan jaettavaksi tasan kuntien ja ELY-keskuksen kesken (50/50). Työ ajoittuu tehtäväksi vuoden 2011 aikana. ELY-keskus selvittää maakunnan liittojen mahdollisuuksia vastata palvelutasomäärittelyn kuntien rahoitusosuudesta.

## 7 Suositukset jatkotoimenpiteiksi

Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasomäärittelyn käynnistämiseksi ehdotetaan seuraavia jatkotoimenpiteitä:

1. Käynnistetään palvelutasomäärittelyprosessi lähettämällä joukkoliikennetyöryhmien nimeämiskirje alueen kuntiin ja muille yhteistyötahoille.

Kirjeessä informoidaan esiselvityksen valmistumisesta, pyydetään kuntia merkitsemään esiselvitys tiedoksi, nimeämään edustajat työryhmiin ja varaamaan riittävät henkilöresurssit palvelutasomäärittelytyöhön. Lisäksi kiinnitetään kuntien huomio joukkoliikenteen palvelutasomäärittelytyön kokonaisuuteen, ml. lakisääteiset henkilökuljetukset, päätöksentekoon ja sitovuuteen sekä tiedotetaan palvelutasomäärittelytyön kustannusjaosta.

Kirjeessä korostetaan yhteistyön merkitystä ja kuntien roolia erityisesti väestöryhmien tarpeiden välittämisessä ELY-keskuksen työhön. Ohjeistetaan kuntia seudun joukkoliikennesuunnittelijan tehtävän määrittelyssä ottaen huomioon henkilökuljetusten suunnittelun asiantuntemus, tarve koordinoida kuntien eri hallinnonalojen näkemykset ja tarpeet koko määrittelyprosessin ajan. Työn jatkuvuus on ja status on tärkeä saada kuntien tietoon.

2. Perustetaan työlle ohjausryhmä, johon ELY-keskus pyytää osallistuvia tahoja nimeämään edustajat. Ohjausryhmä olisi hyvä olla nimettyä ennen konsulttityön käynnistymistä.
3. Varataan määrärahat ja tehdään hankinta konsulttipalveluista palvelutasomäärittelytyön suorittamiseksi.
4. Päätetään palvelutasomäärittelytyön lähtöaineiston keräämisestä yhdessä E- ja Y-vastuualueiden, Uudenmaan maakuntaliiton, HSL/HSY:n ja liikenteenharjoittajien kanssa. Tavoitteena on, että lähtöaineisto olisi käytettävissä, kun konsulttityö käynnistyy alkuvuonna 2011.
5. Seurataan liikenne- ja viestintäministeriön kaukoliikenteen peruspalvelun määrittelytyötä sekä muiden toimivaltaisten viranomaisten määrittelytyötä ja kytketään ne palvelutason määrittelyprosessin viranomaisomaisyyhteistyöhön mukaan.
6. Valmistellaan viranomaisten yhteisen internetpohjaisen työkalun perustamista käytettäväksi joukkoliikenteen palvelutason määrittelytyöhön, seurantaan sekä liikenteen suunnitteluun. Huomioidaan myös Liikenneviraston kehitystyö joukkoliikenteen tietokantojen luomisessa.

# Lähteet:

Liikennevirasto. 2010. Ohje joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyyn. Liikennevirasto 7/2010. Helsinki. 22 s. ISBN 978-952-255-020-0.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2009. KETJU yhdistää kaupunki- ja seutuliikenteet. Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneuudistus. LVM 39/2009. Helsinki. 70 s. ISBN 978-952-243-093-9.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2007. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla. LVM 54/2007. Helsinki. 86 s. ISBN 978-952-201-936-3.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2005. Julkisen liikenteen peruspalvelutaso. LVM 7/2005. Helsinki. 102 s. ISBN 952-201-320-8.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2007. Kaukoliikenteen peruspalvelutaso. LVM 39/2007. Helsinki. 72 s. ISBN 978-952-201-906-6.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2003. Liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen, prosessikuvaus. LVM 43/2003. Helsinki. 58 s. ISBN 951-723-856-8.

HSL Helsingin seudun liikenne. 2010. Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään HSL:een. Helsinki. 61 s. ISBN 978-952-253-033-2.

Julkaisusarjan nimi ja numero Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 29/2010				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Marja Rosenberg Annastiina Perälä		Julkaisuaika Joulukuu 2010		
		Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Liikennevirasto		
Julkaisun nimi <b>Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Uudenmaan ELYn alueella</b> Esiselvitys				
Tiivistelmä Joukkoliikenteen palvelutason määrittely perustuu joukkoliikennelakiin, joka velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään toimivalta-alueensa joukkoliikenteelle palvelutason vuoden 2011 loppuun mennessä. Esiselvityksessä hahmotetaan suunnittelukokonaisuus ja prosessi, jolla määritellään palvelutasotavoitteet Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Palvelutasomäärittelyn tulokset palvelevat liikenteen suunnittelua ja kehittämistä sekä toimivat lähtökohtana ELY-keskuksen päättäessä liikenteen järjestämistavasta siirtymäajan sopimusten päättyessä. Uudenmaan ELY-keskus on laaja ja monimuotoinen alue. Sen alueella on 5 itsenäistä toimivaltaista viranomaista ja lisäksi sen läpi kulkee ympäröivien ELY-keskusten toimivaltaan kuuluvia yhteyksiä sekä kaukoliikenteen juna- ja bussiyhteyksiä, joiden palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö. Joukkoliikenteen palvelutaso liittyy kiinteästi maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitteluun sekä kuntien palvelujen ja lakisääteisten henkilökuljetusten järjestämiseen. Palvelutason määrittelyyn vaikuttavat nykyiset joukkoliikenneyhteydet, liikkumistarpeisiin liittyvät kuntien suunnitelmat sekä eri väestöryhmien tarpeet, mutta myös valtion ja kuntien taloudelliset resurssit. Palvelutasotekijöitä ovat vuoroväli, liikennöintiaika, kävelyetäisyydet ja joukkoliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttavat laatutekijät. Esiselvityksessä on hahmotettu palvelutason määrittelyprosessi, johon liittyy kiinteänä osana vuorovaikutus asukkaiden, elinkeinoelämän ja muiden sidosryhmien kanssa. Määrittelytyö on jatkuva prosessi, joka tehdään yhteistyössä alueella toimivien toimivaltaisten viranomaisten, kuntien, maakuntaliittojen sekä palvelujen tuottajien kanssa. Koska osapuolia on useita ja alue on laaja, palvelutason määrittelytyö ehdotetaan jaettavaksi kuuteen osa-alueeseen, jotka perustuvat nykyisiin joukkoliikennetyöryhmiin.				
Asiasanat Joukkoliikenne, palvelutaso, yhteistoiminta, esiselvitys				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
-	978-952-257-193-9	1798-8101	-	1798-8071
Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta (sis. alv 8%)		
36	Suomi	-		
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana vain verkossa: <a href="http://www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut">www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut</a>				
Julkaisun kustantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika -				

Publikationsseriens namn och nummer Nylands närings-, trafik och miljöcentral publikationer 29/2010				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Marja Rosenberg Annastiina Perälä		Utgivningsdatum December 2010		
		Utgivare Nylands närings-, trafik och miljöcentral		
		Projektets finansiär/uppdragsgivare Nylands närings-, trafik och miljöcentral och Trafikverket		
Publikationens namn <b>Bestämning av kollektivtrafikens servicenivå</b> Förstudie				
Sammandrag <p>Bestämningen av kollektivtrafikens servicenivå grundar sig på kollektivtrafiklagen, som förbinder de behöriga myndigheterna att bestämma nivån på servicen i kollektivtrafiken inom sitt behörighetsområde innan utgången av år 2011.</p> <p>I förstudien skapas en bild av den planeringshelhet och den process med vilken målen för servicenivån på behörighetsområdet för Nylands ELY-central definieras. Resultaten från bestämningen av servicenivån är till nytta vid planeringen och utvecklingen av trafiken samt fungerar som utgångspunkt när ELY-centralen fattar beslut om hur trafiken ska arrangeras efter att övergångsperiodens avtal upphör att gälla.</p> <p>Nylands ELY-central ansvarar för ett omfattande och heterogent område. Inom området finns fem självständiga och behöriga myndigheter och därtill korsas området av förbindelser som hör till omgivande ELY-centralers ansvarsområde samt av fjärrtrafikens buss- och tågförbindelser, vars servicenivå bestäms av kommunikationsministeriet. Servicenivån på kollektivtrafiken är starkt bunden till planeringen av markanvändningen och trafiksystemet samt arrangemangen för kommunernas service och den lagstadgade persontransporten.</p> <p>De nuvarande kollektivtrafikförbindelserna, kommunernas planer för människornas behov av att förflytta sig samt olika befolkningsgruppers behov men också statens och kommunernas ekonomiska resurser inverkar på bestämningen av servicenivån. Faktorer som inverkar på servicenivån är turtäthet, trafiktid, gångavstånd samt kvalitetsfaktorer som hör samman med kollektivtrafikens attraktionskraft. I förstudien har en bild av processen för bestämmande av servicenivån skapats, av vilken interaktionen med invånarna, näringslivet och andra intressegrupper utgör en viktig del. Bestämningen är en ständigt pågående process som görs i samarbete med de behöriga myndigheterna som är verksamma på området, kommunerna, landskapsförbunden samt tjänsteproducenterna. Eftersom det finns många aktörer och området är omfattande föreslås att arbetet med att bestämma servicenivån delas i sex delområden, som grundar sig på de nuvarande kollektivtrafikarbetsgrupperna.</p>				
Nyckelord Kollektivtrafik, servicenivå, interaktion, förstudie				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISBN (tryckt)	ISBN (elektroniskt)
-	978-952-257-193-9	1798-8101	-	1798-8071
Sidoantal	Språk		Pris (moms 8 %)	
36	Finsk		-	
Distribution/försäljning Publikationen finns endast tillgänglig på internetadressen: <a href="http://www.centralen.fi/nyland/publikationer">www.centralen.fi/nyland/publikationer</a>				
Publikationens finansiär Nylands närings-, trafik och miljöcentral				
Tryckort och -tid -				

Uudenmaan elinkeino-,  
liikenne- ja ympäristökeskus  
PL 36, 00521 Helsinki  
puh. 020 636 0070  
[www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)

ISSN-L 1798-8101  
ISSN 1798-8071 (verkkojulkaisu)

ISBN 978-952-257-139-9 (verkkojulkaisu)